VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVI. ÉVFOLYAM, 1. SZÁM — ÁRA: 1,30 FORINT — 1982. JANUÁR 11.

A tartalomból:

Továbbjutni — *3. oldal*

Ifjúsági parlamentek — *4. oldal*

Le a kalappal — *5. oldal*

Válaszolunk közérdekű kérdésekre — *6. oldal*

Ülést tartott az elnökség

December 17-én ülést tartott szakszervezetünk elnöksége. A testület a MÁV 1982. évi tervjavaslata után megvitatta a vasút ez évi bérpolitikai intézkedéseit és az ezzel kapcsolatos szakszervezeti feladatokat. Az elnökség felkérte a MÁV vezérigazgatóját, hogy a vitában elhangzottak alapján egészítse ki az előterjesztést, és azt terjessze a központi vezetőségi ülés elé. (A bérpolitikai intézkedésekről a KV ülés után részletesen tájékoztatjuk olvasóinkat.)

Az elnökség ezután megtárgyalta és elfogadta többek között a MÁV idei lakásalapjának felosztását a gazdálkodó szervek között, a vasutas-szakszervezet költségvetését, a 1/2 százalékos ÖTA 1982. évi költségvetését, valamint az ÖTA céltámogatási alapjának felosztását a VI. ötéves tervidőszakra.

Gyékényesi változások

A villamosítás előnyei a határállomás munkájában

Mint ismeretes — államközi megállapodás alapján — Jugoszlávia villamosította a Koprivnica—államhatár JZ vonalszakaszt, Magyarország pedig az államhatár és a Gyékényes közötti vonalat, valamint a közös határállomást. Gyékényes mint villamosított állomás egyelőre elszigetelten üzemel a MÁV hálózatában. A villamos energiát ugyanis Jugoszláviától kapja, különböző védelmi és kapcsolórendszeren keresztül. Az állomási berendezés keretállásos (bővíthető) rendszerrel készült félkompenzált kivitelben. A 13 áramkörre bontott valamennyi vágány önálló áramkört képez, távműködtetéssel külön-külön feszültségmentesíthető. Az egész berendezés látványos, szép kivitelű, de szokatlansága bizonyos fokú ridegséget áraszt.

— *Nagy változást jelent a villamosítás* — mondta *Major István* állomásfőnök. — A JZ villamos mozdonyok Rijekától Gyékényesig közlekedhetnek, gyorsabban történik a szerelvények összeállítása, ami a jugoszláv vasutaknak rendkívül előnyös. Akadnak persze nehézségeink is. Például a munkaengedély-kérés és -kiadás mintegy húsz perccel növeli a technológiai időt, mert az új forgalmi iroda és a villamosüzemi megbízott között nagy a távolság. Arról nem is szólva, hogy a villamos áram mennyi veszélyt hordoz, egy pillanatra sem engedhetünk meg lazaságot, felelőtlenséget. Kezdetben voltak néha téves földelések, ma már azonban az állomás dolgozói hibátlanul végzik feladatukat.

— *A dominó rendszerű berendezés elkészültével 14 váltókezelő munkája szabadult fel, őket különböző munkakörben foglalkoztatjuk* — folytatta. — *Szükségesnek és jónak tartom a villamosítást és bízom benne, hogy gazdaságossága nálunk is jelentkezik.*

Kiss József munkavédelmi ügyintéző mondta:

— A szerelők azzal mentek el innen, hogy a felsővezetékkel nem lehet játszani. Az emberek hamar megszokják az új technológiát, kialakulhat bizonyos fokú rutin, de a lazaságot nem szabad megengedni. Az elektromos áramnak igen sok veszélye van, ezek nagy része műszakilag elhárítható, a másik részének elhárítása azonban az emberi gondolkodásmód, szakismeret és az utasítások betartásának a függvénye.

Az állomás lelke, az irányítótorony, ahonnan belátni az egész vágányhálózatot. Az irányítás innen történik. Gombnyomásra állnak be a jelzők, a váltók. Ideálisak a körülmények. Magnetofon hiányában azonban a közlemények ma még nem rögzíthetők.

Krajczár Antal

Gyermekgondozási segély méltányosságból

A kérelmek elbírálása a VSZTO hatáskörébe tartozik

A Munkaügyi Minisztérium megszűnése után a Minisztertanács a SZOT Társadalombiztosítási Főigazgatóság hatáskörébe utalta a gyermekgondozási segély méltányosságból történő engedélyezését. A főigazgatóság ezt a hatáskört — a vasutas biztosítottak esetében — a vasutas-szakszervezet társadalombiztosítási osztálya vezetőjére ruházta át. A jövőben tehát a gyermekgondozási segély méltányossági kérelmeinek elbírálása a VSZTO hatáskörébe tartozik.

A kérelemben rögzíteni kell többek között a gyermek adatait, a kérelem indokait. *A kérelemhez mellékelni kell a szakszervezeti bizottság környezettanulmányát és javaslatát is.* E környezettanulmányban rögzíteni kell a család szociális körülményeit, lakáshelyzetét, az eltartott kiskorú gyermekek számát.

Ez az intézkedés egyszerűsíti és meggyorsítja az ilyen ügyek elbírálását és egyben növeli a szakszervezeti szervek, társadalombiztosítási tanácsok felelősségét, hatáskörét a dolgozók érdekvédelmének ellátásában.

A MÁV 1982. évi szállítási terve

270 millió utas és 131 millió tonna áru

Szociális ellátásra és munkavédelemre több mint hárommilliárd forintot fordítanak

Az 1981. évi tapasztalatokat, valamint a népgazdaság mérsékelt növekedési ütemét figyelembe véve *a MÁV 1982-ben 270 millió utas és 131 millió tonna áru elszállítását tervezi.* A terv végrehajtására az eddigieknél nehezebb körülmények között kerül sor. A kedvezőtlen munkaerő-ellátottság mellett az ötnapos munkahétre való áttérés is ilyen irányban hat.

Fontos feladat a személyszállítás minőségének javítása, az igényekhez jobban igazodó menetrend mellett az utazási sebesség növelésével, a kulturáltabb utazási körülmények biztosításával. A rövidített munkahét bevezetéséhez igazodva új hét végi menetrendet alakítottak ki.

Az áruszállításnál a belföldi forgalom kismértékű, a nemzetközi forgalom mérsékelt szintű növekedésével számoltak. A tavalyinál több áru elszállítása aktívabb kereskedelmi és fuvarszerző tevékenységet is követel. A kocsiforduló-idő csökkentése előreláthatóan azért nem csökkenthető, mert a külföldi vasutak fogadókészségének javulásával nem számolhatunk.

Fokozott mértékben törekszik a vasút az anyag- és energiatakarékosságra. Végrehajtását hálózati intézkedési terv tartalmazza.

A munkaerő-ellátottság előreláthatóan nem lesz kedvezőbb, mint 1981-ben volt. Ezért a vasút vezetői a frekventált munkakörök létszámgondjainak enyhítésére törekszenek.

A dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítása érdekében a fejlesztésekre fordítható pénzeszközök 18 százalékos csökkenése ellenére a szociálpolitikai beruházások összege a bázishoz viszonyítva csak 2 százalékkal lesz kevesebb.

Az igények rangsorolása mellett szociális ellátásra *több mint 1 milliárd forintot fordítanak.* A szociális ráfordításokon belül, ifjúságpolitikai célokra és egészségügyi ellátásra a múlt évinél nagyobb összeget irányoztak elő. Munkavédelemre az 1981. évinél 3 százalékkal magasabb összeg, *több mint 2 milliárd forint a tervezett felhasználás.* A folyamatban levő beruházások közül 1982-ben átadásra kerül:

— *3200 napi adag előállítására alkalmas főzőkonyhai, 950 napi adag kiszolgálására alkalmas tálalókonyhai kapacitás, és emellett 982 személy egyidejű étkeztetését biztosító étterem;*
— *147 munkásszálló-férőhely, 130 laktanya-férőhely és lakókocsikban 150 szállás-hely;*
— *5 üzemorvosi és 4 fogorvosi rendelő;*
— *150 dolgozó részére pihenőmelegedő.*

Tartalmazza a fejlesztési terv Budapesten egy új munkásszállás létesítésének előkészítéséhez szükséges összeget is.

A MÁV 1982. évi tervében lakásépítési, támogatási célokra *150 millió forintot fordít.* Lakások korszerűsítésére és pótlására 30 millió forint az előirányzat. A kamatmentes-kölcsön-kérelmek elbírálásánál elsődlegességet biztosítanak a magánerős lakásépítési formáknak. Ezen belül is a szervezett, telepszerű, többszintes lakásépítéseket, munkáslakás-építési akciókat részesítik előnyben. A támogatások odaítélésénél alapelvnek tekintik a munkaerő megtartását, új munkaerő szerzését, tehát a munkaerő-gazdálkodás vállalati érdekeit.

1982-ben a VI. ötéves tervben szereplő fejlesztési előirányzathoz viszonyítva jelentős a csökkenés. Ennek oka egyrészt a gazdasági szabályozók miatti forráscsökkenés, másrészt az állami beruházásoknál történt színvonalkorlátozás. A leglényegesebb naturáliát tekintve a lecsökkent összeg azt jelenti, *hogy az 1982-re tervezett 230 kilométer vonalkorszerűsítés helyett csak 191 kilométert lehet végrehajtani.*

Jármű- és konténerbeszerzésre csaknem 1,7 milliárd forint az előirányzat. Ebből 37 mozdony, 45 személykocsi, 550 teherkocsi, 400 konténer kerül beszerzésre.

1982-től fokozottan kell törődni az állóeszköz-fenntartással, mert a beruházási lehetőség csökkenése ellenére az állóeszköz színvonalát legalább szinten kell tartani.

Január 1-től a vasút egységesen tért át az ötnapos munkahétre. Az áttéréssel kapcsolatban a dolgozók munkarendjére és munkaidő-beosztására vonatkozó előírásokat a kollektív szerződés tartalmazza. A konkrét munkarendet a helyi függelékek rögzítik.

A heti munkaidő hossza 42 óra, kivéve azokat az egészségre ártalmas, több műszakos munkaköröket, ahol eddig 42 óra volt a heti munkaidő. Ezekben a munkakörökben ezután heti 40 órát kell dolgozni. A munkaközi szünet naponként, illetve szolgálatonként 20 perc. Egyes szolgálati helyeken ennél hosszabb, de legfeljebb 30 perc munkaközi szünet állapítható meg.

A folytonos munkarendben dolgozóknál *mintegy 3 millió túlóra-növekedéssel kell számolni, melynek bérkihatása 90 millió forint.* A MÁV 1982-ben a központi bértömeg-szabályozást alkalmazza, s az átlagbérek 4, az átlagkeresetek 4,7 százalékos növelését irányozza elő a teljes munkaidőben foglalkoztatott dolgozóknál.

A BUDAPESTI VIGADÓBAN

Hangverseny szocialista brigádoknak

A MÁV Vezérigazgatósága és a Vasutasok Szakszervezete december 19-én a budapesti Vigadó nagytermében hangversenyt rendezett a munkában élenjáró szocialista brigádok részére. A Hangversenyen amelyen 650 brigádtag vett részt, közreműködött a Budapesti MÁV Szimfonikus Zenekar, a Magyar Állami Operaház és a fővárosi Operett Színház több művésze.

A fővárosi személypályaudvarokon zavartalan volt az ünnepi forgalom

Az elmúlt hetek ünnepi forgalma a főváros három legnagyobb pályaudvarán *(a Keletiben, a Nyugatiban, a Déliben)* az előzetes számításoknak megfelelően zajlott le. Az ünnepekben csaknem egymillió induló, illetve érkező utas fordult meg a pályaudvarokon. Ez alkalommal valamivel kevesebb jegy (75 ezer) kelt el elővételben, mint korábban.

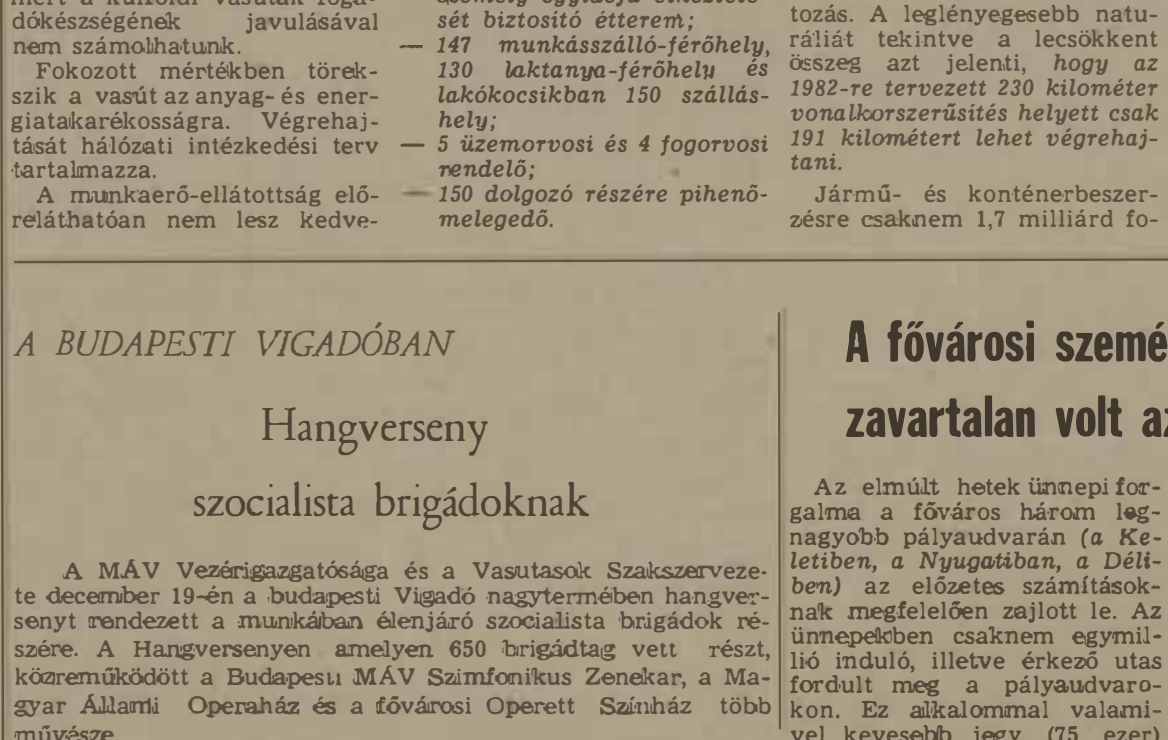
A forgalomban dolgozó vasutasok igyekeztek a gazdaságosság előírásainak megfelelően összeállítani a szerelvényeket. Több esetben megtörtént, hogy 15-16 kocsiból álló vonatokat kellett összeállítani. December 23. és 24-e között a nyíregyházi, illetve a győri térségekbe; a *Hajdú*, a *Tokaj* és a *Ciklámen expresszeket* 27 kocsival, megosztva kellett közlekedtetni. Az utolsó mentesítőket január 3-án indították a diákok visszautazása miatt *Nagykanizsára, Szombathelyre, Szegedre* és *Békéscsabára.*

Az ünnepi forgalom kritikus idejében mintegy háromszáz szabadnapos fővárosi vasutas vállalt szolgálatot. Közülük legtöbb időt töltöttek a pályaudvarokon a budapesti vasútigazgatóság személyszállítási csoportja *Béke* szocialista brigádjának tagjai: *ők összesen 140 órát szolgáltak munkaidőn túl.*

Noha a rendkívüli esemény nem gátolta az ünnepi forgalmat, apróbb bosszúságok azért előfordultak. A Nyugatiban például a gyalogos aluljárót elöntötte a víz. A Déliben pedig egy esetben elfagytak a vonatok fűtésére szolgáló gőzvezetékek és január 2-án délután meghibásodott a hangosbemondó. Emiatt az utasok egy ideig csak az információs szolgálat tagjaitól, illetve a kifüggesztett menetrendekről tájékozódhattak.

(s)

Az ezredik irányvonat



Indítják az irányvonatot (Tudósítás az 5. oldalon.) **(Fodor Zsolt felvétele)**

TITKÁRSÁGI ÜLÉS BÉKÉSCSABÁN

Napirenden a körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának munkája

Szakszervezetünk titkársága a múlt év végén kihelyezett ülést tartott Békéscsabán a SZOT, a Szakszervezetek Békés megyei Tanácsa, a szegedi területi szakszervezeti bizottság, valamint a békéscsabai körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága képviselőinek részvételével. Az ülés napirendjén az üzemfőnökség szakszervezeti tevékenységének értékelése, valamint a Szakszervezetek Békés megyei Tanácsa és a vasutas-szakszervezet központi vezetősége közötti együttműködés tapasztalatainak megvitatása szerepelt.

Az első napirendi ponttal kapcsolatos téma előterjesztése után széles körű vita bontakozott ki. Az ülés résztvevői többek között az iránt érdeklődtek, hogy szakszervezeti szempontból milyen változásokat eredményezett az üzemfőnökség létrehozása, hogyan érvényesül a főbizalmiak szerepe, milyen a vasutasok hangulata, és az ötnapos munkahét bevezetése okozott-e gondokat.

A kérdésekre, a vitában felmerült megállapításokra *Vajda János*, az üzemfőnökség szb-titkára válaszolt. A Szakszervezetek Békés megyei Tanácsa képviselőinek megállapítása szerint az üzemfőnökségen eredményes szakszervezeti munka folyik. A megyében a vasutasok szociális, egészségügyi helyzete, valamint közművelődési lehetőségei kiemelkedőek. A legtöbb gondot talán a munkaerőhiány és a sok túlóra okozza.

Dr. Lugosi József, a területi szakszervezeti bizottság titkára hozzászólásában a bizalmiak és főbizalmiak szerepéről, a munkamódszerekről és a termelést segítő tevékenységről beszélt. Ez utóbbival kapcsolatban leszögezte, hogy nem elég hatékony ez a munka, sok a formális elem.

Az üzemfőnökség szakszervezeti tevékenységét végül vitazáró hozzászólásában *Koszorús Ferenc* főtitkár értékelte, majd a második napirendi pont megtárgyalására került sor.

A Magyar Szakszervezetek XXIV. kongresszusa és a SZOT elnökségének 1980. június 20-i határozata megállapítja, hogy a szakszervezeti mozgalom cselekvési egységének erősítése érdekében az iparágiágazati szakszervezetek és az SZMT-ék munkáját az eddiginél jobban össze kell hangolni, szükséges az együttműködés további fejlesztése. Az ülés résztvevői ennek szellemében értékelték, elemezték a vasutasszakszervezet helyi kapcsolatait s arról pozitívan nyilatkoztak.

Az együttműködésnek konkrét eredményei is vannak. Például az őszi forgalom idején a komplex brigádok eredményesebb munkájához az SZMT is segítséget nyújtott. Az együttműködés sokrétűségére jellemző, hogy az a kultúra, a sport, a közművelődés és a szociális ellátás terén is egyre hatékonyabb, eredményesebb.

Harminchét éve szabad Miskolc

Ünnepség a MÁV Szociális és Oktatási Központban

Harminchét évvel ezelőtt — 1944. december 3-án — szabadították fel Miskolcot a szovjet katonák. Az évforduló alkalmából ünnepi nagygyűlést rendeztek a miskolci igazgatóság szociális és oktatási központjának nagytermében. *Makkai László*, a miskolci igazgatóság pártbizottságának titkára köszöntötte a résztvevőket, közöttük *Kalóczkai Istvánnét*, a városi pártbizottság titkárát, *Rózsa Kálmánt*, a városi tanács elnökét és valamennyi megjelentet. A megnyitó után *dr. Tóth István*, a városi tanács vb-titkára mondott ünnepi beszédet.

Az ünnepi beszéd után *Rózsa Kálmán* átadta a *„Miskolc városáért"* kitüntetéseket azoknak, akik több éven át kiemelkedő munkát végeztek, és különösen sokat tettek Miskolc fejlődéséért. A kitüntetettek között volt a mozdonyvezetők *Béke* szocialista brigádja is.

A BARÁTSÁG JEGYÉBEN

Beszélgetés N. I. Kovaljovval, a szovjet vasutas-szakszervezet elnökével

A szovjet vendégek a vasutas-szakszervezetben (Skoda László felvétele)

A karácsony előtti napokban, a Közlekedési Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségének vendégeként néhány napot Budapesten töltött *N. I. Kovaljov*, a szovjet vasutasszakszervezet elnöke és *A. I. Bogusevszkij*, a szakszervezet nemzetközi kapcsolatok osztályának a vezetője.

A szovjet vendégek *Koszorús Ferenc* főtitkár meghívására a vasutas-szakszervezetbe is ellátogattak, ahol megbeszélést folytattak a kétoldalú kapcsolatokról, majd kölcsönösen tájékoztatták egymást a két szakszervezet előtt álló időszerű feladatokról. A hivatalos program befejezése után interjút kértünk a szovjet vasutas-szakszervezet elnökétől. *N. I. Kovaljov* készségesen válaszolt a feltett kérdésekre.

— Hogyan látja szakszervezeteink kétoldalú kapcsolatát és együttműködését, egyrészt a két vasutat érintő kérdésekben, másrészt a nemzetközi szövetségben?

— Szakszervezeteink között évtizedek óta jó a kapcsolat. Én ezt már akkor tapasztaltam, amikor 1968-ban — akkor még területi titkár voltam — egy vezetőszintű delegáció tagjaként Magyarországon jártam. S amikor megválasztottak szakszervezetünk Központi Bizottsága elnökének, könnyű helyzetben voltam. Ismertem mindenkit, így magyar barátainkhoz gyorsan megtaláltam a személyes kapcsolatot. Azóta gyakran találkozunk. Többször cseréltünk delegációt, s a nemzetközi szövetségben jól együttműködünk. A különböző szintű tanácskozáson aktívak, a vállalt feladatokat jól ellátják, ha egységes fellépésről van szó, mindig a jó ügyet szolgálják. Annak is őszintén örülünk, hogy a nemzetközi szövetség múlt év októberében megtartott damaszkuszi konferenciáján *Koszorús Ferenc* barátunkat újból megválasztották a vasutas ágazati bizottság elnökének. Ennek a bizottságnak mi is tagja vagyunk, s a szövetség tevékenységében is jelentős szerepet töltünk be.

— Hogyan értékeli a két ország vasutasainak munkakapcsolatát a határforgalomban?

— A két vasút találkozási pontjánál, Csap és Záhony határállomáson is jó együttműködés alakult ki a szovjet és a magyar vasutasok között. Ismerjük gondjaikat is. Azon leszünk, hogy ebben is szót értsünk. Tudjuk, hogy a megnövekedett szállítási feladatok következtében gyakran kerülnek nehéz helyzetbe az ott dolgozó vasutasok. Bízom benne, hogy a műszaki fejlesztés és a tervszerű szervező munka eredményeként hamarosan jobb feltételek között végezhetik majd munkájukat a vasutasok.

— Ismerve, hogy a szovjet vasutasokat is évről évre nehéz feladatok elé állítja a növekvő személy- és áruszállítás, mit tesz a szakszervezet azért, hogy a szovjet vasutasok eredményesen teljesítsék feladatukat?

— Szakszervezetünk nagy figyelmet fordít a vasutasok munkakörülményeire és pihenésükre is. Tudjuk: *akkor követelhetünk többet az emberektől, ha a munkafeltételeket és a szociális ellátást is javítjuk.* Ebben is szorosan együttműködünk a Közlekedési Minisztériummal. Annál is inkább, mivel a vezetőktől is többet várunk. Hiszen egyformán felelősek vagyunk a vasútért és a vasutasok élet- és munkakörülményeinek javításáért.

Befejezésül szeretném még elmondani, hogy szakszervezetünk 1982. január második felében tartja soron következő kongresszusát, melyen több mint 800 küldött vesz részt. A feladatok mellett ezen a fórumon is beszélünk majd országaink vasutasai és a két szakszervezet között kialakult gyümölcsöző együttműködésről.

— Köszönjük a beszélgetést.

Vlsi Ferenc

Húszéves

a Törekvés táncegyüttes

— Se nem kicsi, se nem nagy, éppen hozzám való vagy — szól a nóta. A lányokon ciklámen-mellény, piros szoknya, fehér kötény. A fiúk elől ropják a táncot, pörge kalappal fejükön, kék mente a vállukon, peng a sarkantyús csizma. Minden szám után dübörgő taps. Vasutasok büszkélkednek, gyönyörködnek saját együttesükben, amely immár két évtizedes múltra tekint vissza.

Tánc, vonószenekar, népi kisegyüttes, szólóénekesek. A dal szépen szárnyal, hangszerekkel mesteri kezek játszanak, ritmus a táncosok vérében, lábában. Összhang, összjáték. A Törekvés táncegyüttes művészeti vezetője, *Manninger Miklós* beszél a 20 esztendős együttesről.

— Ünnep estéjén nem illik panaszkodni. Nehezen is áll rá a nyelvem. Hiszen itt is sikerünk van. A taps a legnagyobb elismerés. És a kitüntetés is... De mégis elmondom, mi nyomja a lelkünket. Úgy érezzük, keveset szereplünk hazai közönség előtt. Több meghívást szeretnénk, vidékre, Pestre, vasutasokhoz. Szívesen mennénk. Lassan többet szerepelünk ilyen-olyan folklór műsorokon. Nem mintha ez baj lenne, de van időnk, energiánk s főleg kedvünk, hogy sajátjainknak táncoljunk.

Sajátjaink. Ennél a szónál egy kicsit megállunk. No, nem azért, mert a Törekvés táncegyüttes ezt nem így érezné. Inkább azért, hogy meditáljunk, milyen kevesen vannak a táncosok között vasutasok. Nem így volt ez korábban. Így hát Manninger elismétli régi óhaját, kérését: *„Minden olyan vasutas fiatalt szeretettel várunk, akinek kedve van táncolni."*

A toborzás a fiatalabb, az iskolás csoportnál sikerrel járt, ott nincs hiány, az úttörők szívesen jöttek — és a szülők javarésze vasutas.

Várják a nagy eseményt, remélik, nemsokára mar az új, átépített művelődési házban próbálhatnak, szerepelhetnek. Az ideiglenes terem kicsi, szűkös, próba hetente háromszor van, jó lenne már a tágasba átköltözni.

Az ünnepi műsorban — *amelyet a Pataky István Művelődési Központban tartottak* — hat új számot mutattak be. A sárospataki táncokat, az Árgyélus kis madárkáját, a délalföldi ugrást, a kopogós eddig még nem volt színen. Viszont az inaktelki legényest az „öregek" ropták. Most, az ünnepi estén is ez volt a sláger. Visszajöttek a régiek, a jubileum tiszteletére eltáncolják azt, amiért 1968-ban a Ki mit tud? vetélkedő győztesei lettek.

Ez volt az est egyik fénypontja. S az, hogy a kétszeres kiváló címmel kitüntetett táncegyüttes újabb elismerésben részesült. A Művelődésügyi Minisztérium a *„Szocialista kultúráért"* kitüntetéssel jutalmazta az együttes húszéves munkáját. Kitüntetést kapott *Tar Judit, Szabó Mária, Bagos József* táncos és *Kovács Katalin* tánckarvezető.

Az együttes többször vendégszerepelt már külföldön. Jártak Jugoszláviában, Lengyelországban, az NDK-ban, a Szovjetunióban, Angliában, Belgiumban, Spanyolországban.

Másnap, vasárnap délelőtt, ugyancsak a Pataky István Művelődési Központban került sor a népi zenekar önálló hangversenyére. A műsorban fellépett *Budai Ilona, Fábián Márta, Szakály Ágnes, Balogh Márton és Birinyi József.*

— cseszák —

A jubiláló együttes táncosai a színpadon

SZELLEMI VETÉLKEDŐ

Székesfehérváron, a vasutasok Vörösmarty Művelődési Házában az év végén a szocialista brigádok részére szellemi vetélkedőt rendeztek, amelyen 15, mozdonyvezetőkből álló brigád vett részt. A komáromi, a nagykanizsai, és a székesfehérvári körzeti üzemfőnökségek kollektívái már hónapokkal ezelőtt készültek a politikai, szakmai és kulturális témájú vetélkedőre. A győztes a székesfehérvári *Benke Ferenc* szocialista brigád lett. Második helyen a nagykanizsai, harmadik helyen pedig a komáromi mozdonyvezetők brigádja végzett.

A díjakat és az emléklapokat *Pajor István* műszaki üzemfőnök-helyettes, a zsüri elnöke adta át.

A versenyző brigádok egy csoportja

Békéscsabai kultúrmunkások

Bensőséges házi ünnepséget tartottak december 21-én Békéscsabán, a vasutas művelődési házban. *Dányi Pálné* köszöntötte azokat az aktivistákat, akik egész évben segítették a közművelődési munkát, akik azon fáradoztak, hogy a csomópont több mint 2 ezer vasutas dolgozójának művelődését és szórakozását biztosítsák.

Az igazgatónő elismeréssel szólt a végzett munkáról, arról a lelkesedésről, tenniakarásról, mely az aktivisták munkáját jellemezte. Kiemelte a gazdasági vezetők támogatását, külön megköszönte *Zentai Mihálynak*, a villamosvonat-felügyelőség vezetőjének odaadó, lelkes, szervező tevékenységét.

Az aktivisták között nyugdíjas vasutasok is voltak. Van, aki a nyugdíjasklubot, a fotószakkört vezeti, s van, aki a programok terjesztésében vagy a kiállítások szervezésében és rendezésében vesz részt.

Az 1981. évi munka értékelése után került sor az aktivisták munkájának elismerését jelképező jutalmak átadására.

Zacharidesz Jánosné

Kell-e pénz

a művelődési bizottságok munkájához?

A javaslattevőnek egy pillanatra a hangja is elakadt, ahogy rácsodálkozott beszélgetőpartnerére: hogyan valósítsa meg elképzeléseit a művelődési bizottság, ha nincs pénze? — kérdezte s már folytatta is; ha író-olvasó találkozót akar a munkahelyen szervezni, ahhoz pénz is kell.

Igen, ahhoz pénz kell. Mint ahogy a közművelődési célok megvalósításához, általában mindig szükség van anyagiakra is. *A kiadásokat azonban — hatás- és feladatköréből adódóan — nem a művelődési bizottságnak kell fedeznie.*

Reális javaslatokat

A művelődési bizottság — üzemi, területi, központi szinten is — *véleményező, javaslattevő, koordináló feladatokat ellátó társadalmi szerv.* Megfigyel, vizsgál, észrevételez, beszámoltat — de nem intézkedik. Összefogja a közművelődés területeit, és konkrét javaslatokkal irányt mutat a problémák megoldásához, a művelődési igények és lehetőségek tovább fejlesztéséhez. *A javaslatok természetesen csak akkor érnek valamit, ha reálisak, s ha megvalósulnak.* A realitást a bizottságoknak, a megvalósulást pedig az operatív szerveknek (gazdasági, szakszervezeti, intézményi vonalon) kell biztosítani. Azért döntésre jogosult vezetők a társelnökök, hogy munkaterületükön hajtassák végre a rájuk eső feladatokat.

A baj persze nem ott kezdődik, ha a társelnököknek nincs döntési jogkörük, és netán hadakozniok kell a vezető szemléletével is. Ilyen helyzetben nehezebb az illetékesekkel végrehajtani a művelődési bizottság — mint testület — javaslatát. Mondjuk meg őszintén: *sok helyen még az illetékesség sem tisztázott.* Pedig az ma már alapvető követelmény, hogy pontosan ismerje mindenki a feladatát. A művelődési bizottság azt például, hogy az író-olvasó találkozót, a kiállítást, a vetélkedőket, tanuláshoz a hallgatókat, különböző összejövetelekhez a résztvevőket — nem neki kell szervezni. Az ilyen irányú kezdeményezésük, javaslatuk sorsát viszont figyelemmel kell kísérniök. Ha operatív munkát végeznek, ez idejük és energiájuk nagy részét leköti és elvonja a figyelmet a koordinálástól.

A közművelődés javítására tett intézkedésekért — a társadalmi szervekkel együttműködve — *elsősorban a gazdasági vezetők a felelősek.* Következésképpen nekik kell nagyobb mértékben tervezniök az oktatásra, a szakoktatásra, s a közművelődésre fordítható összegeket. A VI. ötéves tervidőszakban — a Munkaügyi Minisztérium és a SZOT elnöksége, illetve a Művelődési Minisztérium, a SZOT és az Országos Közművelődési Tanács együttes irányelve alapján — a vállalatok, intézmények művelődési tevékenységét, *a szociális terv keretében, annak önálló fejezeteként kellett tervezni.* A közös megállapodás kimondja: „A tervfejezetet a munkahelyi gazdasági és szakszervezeti vezetők irányításával, az érintett egységek közreműködésével, a művelődési bizottság dolgozza ki."

Mód van tehát arra, hogy a bizottság jó ötletei, elképzelései megvalósításához az anyagi feltételeket is megtervezze. *Csak élni kell a lehetőséggel.* A közös megállapodás értelmében: a szociális terv önálló fejezetében, kiemelten kell meghatározni az általános iskolai képzéssel, a szocialista brigádok, munkásszálláson lakók, bejárók művelődési helyzetének javításával összefüggő feladatokat.

Felmerül a kérdés: *vajon hány művelődési bizottság vett, illetve vesz részt a szociális tervfejezet készítésében?*

Az anyagi alap rendelkezésre áll

A vasutas központi művelődési bizottság legutóbbi ülésén *dr. Keresztessy László*, a MÁV Vezérigazgatóság pénzügyi szakosztályának képviselője adott tájékoztatást, a VI. ötéves terv közművelődési feladatainak pénzügyi forrásairól. Hangsúlyozta: *annak ellenére, hogy az elkövetkezendő időszakban, a források nem növekednek, a jóléti, kulturális, részesedési és ifjúsági alap terhére — a művelődési igények fejlesztésével egyidőben, biztosítani kell azok reális kielégítését is.* Az általános és szakmai oktatás, továbbképzés, közművelődés céljaira, a MÁV VI. ötéves költségvetésében egyébként közel egy milliárd forint szerepel. Ennek igazgatósági, munkahelyi lebontásában, ésszerű felhasználásában, a művelődési bizottságok észrevételeinek, javaslatainak jelentős szerepe van.

A közművelődés anyagi feltételeinek biztosításában — a vállalati, gazdasági tervezés mellett —, saját költségvetésben a szakszervezeti szervek, művelődési intézmények is meghatározzák a kulturális kiadásokat. *Amikor tehát a munkahelyi közművelődés céljaira, a bizottságok kezdeményeznek egy-egy intézkedést, annak megvalósítása a gazdasági, mozgalmi, intézményi költségvetés terhére történik.* Így érthető az is, hogy a reális javaslatok végrehajtásáért már nem a művelődési bizottság, hanem az illetékes szerv, vagy szervek a felelősek. Két dolgot érdemes megjegyezni: ha a művelődési bizottságok részt vesznek a közművelődési célokat szolgáló költségvetések tervezésében, és folyamatos figyelemmel kísérik annak felhasználását, azt is meg tudják ítélni, hogy kezdeményezéseik végrehajtásához hol, milyen anyagi lehetőségek vannak? S ha az illetékes szervek a javaslatokat, intézkedéseiknél nem tudják, vagy nem akarják figyelembe venni, döntésüket minden esetben, elfogadhatóan meg kell indokolni.

Mire van szükség?

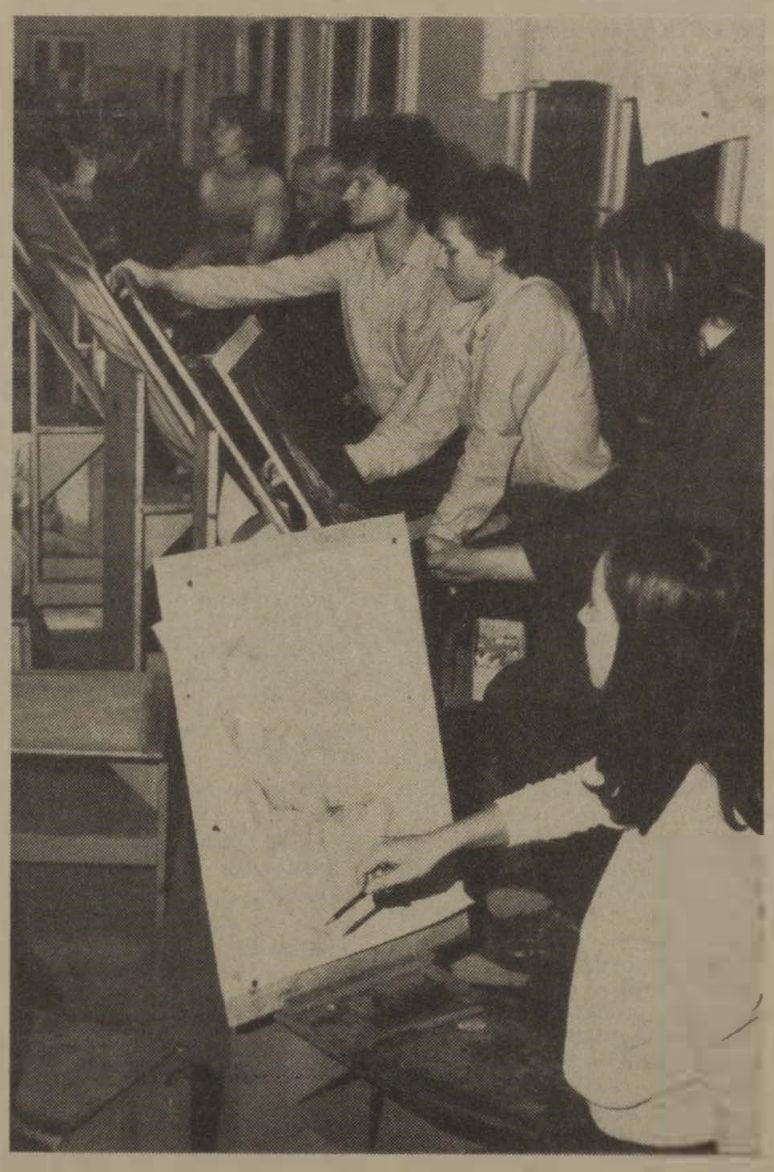
A véleményező, javaslattevő, koordináló munkához tehát, a bizottságoknak nincs önálló pénzkeretre szükségük. Rendelkezniök kell viszont széles látókörű, egészséges szemlélettel, és a feladatmeghatározáshoz szükséges helyzetismerettel, tájékozottsággal.

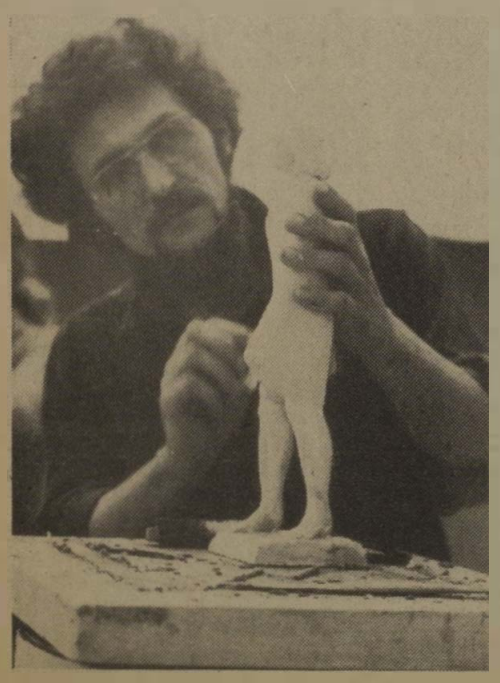
Még néhány hét és elkészülnek az 1981. évi terv végrehajtásának értékelő jelentései. A számok tükrében hamarosan meg lehet győződni arról: *hol voltak megalapozottak, vagy irreálisak az elmúlt év közművelődési tervei?* S a gazdasági, szakszervezeti és intézményi szervek, hol, milyen mértékben biztosították, illetve használták fel a pénzeszközöket, a munkahelyi művelődés javítására, a művelődési bizottságok jó kezdeményezéseinek megvalósítására.

Pálinkás Katalin

Mesterek és tanítványok

A vasutas-szakszervezet központi képzőművészeti körében a téli hónapokban mindig népesek az esti foglalkozások. Kirchmayer Károly szobrász és Benedek György Munkácsy-díjas festőtanár irányításával kiemelkedő alkotó munka műhelyévé vált a kör Népszínház utcai helyisége. A képzőművészeti kör tagjai legutóbb Budapesten, a Szakszervezetek Fehérvári úti Művelődési Házában rendezett kiállításon értek el szép sikereket. Képriportunk az alkotóműhelyben készült.





TOVÁBBJUTNI

Reményektől és kételyektől kuszált érzelmekkel búcsúztattuk az ó-esztendőt és léptük át az új év küszöbét. A környező világ — a politika és a gazdaság, e két, egymástól elválaszthatatlan, cselekvést és hangulatot meghatározó tényező — nemigen igazodik a mi törekvéseinkhez. S miközben tudjuk, hogy sokan — es okkal — már-már irigyelnek bennünket *(irigylik, hogy Magyarország megannyi buktató ellenére is, a lehetőségekhez képest következetesen halad a csaknem másfél évtizede kijelölt, ám annál is korábban, éppen negyed százada körvonalazott úton)*, mi azért — ugyancsak okkal — nem irigyelhetjük kényszerpályáktól behatárolt helyzetünket. A „világ kihívása" a „recesszió az ilyen meg amolyan begyűrűzések" immár túlléptek a zsurnalisztika hasábjain — ha nem olvassuk és halljuk is, ha nem magyarázzák is mindezek értelmét-lényegét, a tények érzékeltetik, hogy ma már nem gondolkodhatunk és nem élhetünk úgy, mint tegnapelőtt.

Mit mond Magyarország mindennapjaiba betekintve a külső szemlélő? Azt, hogy ebben a piciny, közép-kelet-európai országban 1981-ben sem romlott az emberek életszínvonala (nem az egyes embereké, hisz sokak számára nehezedtek a körülmények, de legalább annyian képesek voltak valamelyest gyarapítani is a meglévőt), a fejlődés mérséklődött csupán, de nem állt meg, s a boltok kínálata, úgy tűnik, bőségesebb, mint néhány évvel ezelőtt. De mi, e hon polgárai, érezzük: *a szintentartás bármennyire tisztes cél is, mégsem ad okot a megnyugvásra.* Részint mert hosszú ideig megszoktuk, hogy az életszínvonal emelkedik, s holnap jobban élünk, mint tegnap, részint pedig, mert még nem értük el azt a szintet, amikor mindenki igényeinek megfelelő körülmények közepette élhet. S végül is balga ember az, aki ne szeretne jobban, kevesebb gondtól terhelten élni.

Hadd mellőzze eme év eleji eszmefuttatás a háttér közgazdasági rajzolatát. A népgazdaság idei tervének legfontosabb előirányzatai is a már említett szinttartást példázzák, hiszen — s a számokból ennyi, úgy vélem, elég is lesz — az egy lakosra jutó reáljövedelem 0—0,5 százalékkal, a lakosság fogyasztása pedig 0,5—1 százalékkal (vagyis alig érzékelhető mértékben) növekszik. Az országgyűlés december végi ülésszakán, amikor az idei költségvetést elfogadták, a szokottnál is több képviselő tartotta fontosnak, hogy megerősítse: *igenis javunkra szól, hogy képesek vagyunk megvédeni nehezen elért vívmányainkat,* s mind kevésbé tűnik céltalan panasznak, ha a haladást gátló buktatókat feltárjuk. Elhangzott: „Az írásos dokumentumokból az is kitűnik, *hogy államunk az elkövetkező évben is gondoskodik polgárairól. Nagy és növekvő összegeket fordít egészségügyi, szociális és kulturális ellátásra, a fogyasztói árak védelmére.* Fenntartja a jog- és rendbiztonságot, az ország védelmi erejét, emellett részt vállal a gazdaságfejlesztő munkából a beruházások egy részének finanszírozásával. Az állam e feladatokat akkor is vállalja, amikor a fejlődés külgazdasági feltételei romlanak, s számos belső ok miatt nem bővül megfelelően népgazdaságunk jövedelme."

De ha az állam „gondoskodik", „vállalja" — vagyis tisztességgel teljesíti a néptől kapott feladatát, mit tegyen a nép, mi várható el az állam polgárától. Dolgozzon többet? Tévhit, hogy keveset dolgozunk. Ha vannak is, akik hellyel-közzel lazsálnak — mert lazsálhatnak! —, *a többség keményen és sokat dolgozik.* Dolgozzunk jobban? Feltétlenül! De sokan a legjobb tudásuk szerint dolgoznak már ma is, nem volna méltányos rajtuk számonkérni a világszínvonalat. Tegyük hát a dolgunkat úgy, mint eddig, s az állam továbbra is „gondoskodik", meg „vállalja"? Leegyszerűsítés, hiba volna ilyen végkövetkeztetésre jutni. *Másként kell dolgoznunk, mint eddig — de a hogyanra a választ együttesen kell megtalálnunk.*

A gazdaságirányítás reformja 1968-ban kezdődött el. Mindaz, ami ma történik, az akkor meghatározott célok egyenes folytatása, de a tapasztalatok ráébresztettek arra is, hogy a szabályozórendszer ilyen-olyan módosítása, a szervezeti változások végrehajtása önmagában kevés. A reform a korábbinál is több társadalmi töltetet kíván, hogy valóban értő-cselekvő részesei lehessünk mindannak, amelynek megvalósításán munkálkodunk. *Ezért olyan fontos, hogy mindenütt jelen legyen a szocialista demokrácia, s egyetlen alkotó kezdeményezés se sikkadjon el egyesek nemtörődömsége miatt, vagy a bürokrácia még ma is meglévő útvesztőiben.* Ez múlik azon is, mennyire következetesek és tevékenyek a társadalmi szervezetek választott képviselői — ám az sem hagyható figyelmen kívül: mennyire alkalmasak és a társadalompolitika szempontjából is naprakészek a munkahelyi vezetők.

A már idézett parlamenti tanácskozáson *Marjai József*, a kormány elnökhelyettese vélekedett ekként: „A vizsgálatok azt mutatják, hogy a minőségi hibák mintegy háromnegyed részben vezetési és irányítási gyengeségek következményei, és a vállalatoknál nem általában a munkamorál az, ami a minőségi követelmények érvényesítését akadályozza, hanem a vezetési kultúra hiánya. *Vétek az országgal és a néppel szemben, ha nem élünk ennek a tartaléknak a gyors mozgósításával...* Minden ágazatban... különleges jelentősége van annak, hogy a mai követelményeknek megfelelő emberek kerüljenek a termelőegységeket vezető pozíciókba. Példaképért nem kell a szomszédba menni. *Számos vállalatunknak minden követelménynek megfelelő, kiváló, tiszteletet és megbecsülést érdemlő vezetője van. Csak sokkal-sokkal több kellene belőlük.*"

Jó ideje hangoztatjuk — mert így igaz! —, *hogy a mi társadalmunkban nincs „lent" és „fent".* Ez persze nem mond ellent annak, hogy aki az irányítási ranglétra magasabb fokán áll, az fentebbről látja a tennivalókat és lehetőségeket, következésképp meghatározó, mikor mit tesz. De mégis egy csupán a tízmillióból, s e nemzet tízmillió ember együttes akarásával léphet előbbre. Mert ha ma úgy fogalmazunk is, hogy tartani a szintet, a holnapi cél mégis csak az: *továbbjutni.* Tovább, a nemzet fejlesztése, a munka társadalmának erősítése és a tízmilliomodnyi egyes ember boldogulása érdekében.

Lehet ennél tisztább-nemesebb szándék? Aligha.

Földes Tamás

Ifjúsági parlament ✹ Ifjúsági parlament ✹ Ifjúsági parlament

BUDAPEST:

A fiatal vasutasok munkája meghatározó a tervteljesítésben

A budapesti vasútigazgatóság területén több mint nyolcezer fiatal dolgozik. Az ő képviseletükben ült össze december 19-én csaknem száz küldött, hogy a területi ifjúsági parlamenten értékeljék a vasutas fiatalok munkáját és megvitassák legégetőbb gondjaikat.

A parlament elnökségében helyet foglalt *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes, *Dénes Sándor*, a vasutas-szakszervezet szervezési és káderosztály vezetője, az elnökség tagja. A tanácskozást *Szabó Miklós*, a KISZ-bizottság titkára nyitotta meg. Ezután *Tongori Imre*, az igazgatóság vezetője egészítette ki azt a 30 oldalas beszámolót, amelyet jóval a parlament megkezdése előtt a küldöttek rendelkezésére bocsátottak. Az igazgató beszámolóját rövid történelmi visszatekintéssel kezdte. Mint mondotta: az ifjúsági törvény megjelenése óta harmadszor tartanak ifjúsági parlamentet az igazgatóságon. Miként korábban, ezúttal is az a cél, hogy értékeljék a vasutas fiatalok eddig végzett gazdasági és közéleti munkáját, s ugyanakkor hozzák napvilágra gondjaikat.

Az ifjúsági parlament részvevőinek egy csoportja (Óvári Árpád felvétele)

Ezután ismertette az igazgatóság előtt álló feladatokat és szólt a fiatalok lakásgondjairól. Hangsúlyozta, hogy az igazgatóság területén dolgozó, ifjú korban levők 75 százaléka a végrehajtó szolgálatnál fizikai munkakörben dolgozik. *Munkájuk tehát meghatározó szerepet tölt be az igazgatóság tervteljesítésében.* 1982-ben mintegy 100 millió utas vár elszállításra. Emellett 34-35 millió tonna árut is el kell fuvarozni. A feszítettnek ígérkező szakvonali munkával párhuzamosan több lehetőséget kell adni a fiataloknak a hasznos kezdeményezések kibontakoztatására. Így például Kiváló Ifjú mérnök, technikus és közgazdász, a Ki minek szakértője, Ki minek mestere versenyek és vetélkedők megrendezésére. Támogatni kell az újítómozgalmat, szorgalmazni kell a szocialista brigádmozgalom szélesítését is.

Az igazgató a lakáselosztásokról szólva megjegyezte, hogy 1981-ben a budapesti igazgatóság által kiutalt 137 lakás közül ötvenkettőt fiatal vasutasok kaptak.

Az ifjúsági parlamenten elhangzott beszámolóhoz tizenkilencen szóltak hozzá. *Szabadi László*, a ferencvárosi üzemfőnökség mozdonyvezetője a fiatal kollégák nevében szóvá tette: *a gyakornokok nem lelkesednek azért, hogy saruzási munkára osztják be őket.* Ugyancsak kritikusan szólt arról, hogy a 10 éve munkaviszonyban álló utazók bére alacsony.

Oszkó Tibor, a Déli pályaudvar jegyvizsgálója a műszaki kocsiszolgálat rossz szociális körülményeiről beszélt. *Kővári Márta*, a székesfehérvári üzemfőnökség raktárvezetője az elért eredményekkel kezdte felszólalását. Elmondta, hogy az elmúlt ötéves tervben négyszer nyerték el a kiváló címet. Ebben nagy része volt a fiataloknak is. Ezután szűkebb munkahelyét említve arról panaszkodott, hogy a raktári dolgozóknak meglehetősen alacsony az alapbérük, s így a fiataloknak gondot okoz a családalapítás.

Gulyás János vezérigazgató-helyettes megállapította, hogy a fiatalok kissé pesszimisták, ugyanakkor szavukból kicsendül a vasútért való aggódás is. Ezután elmondta, hogy a vasút látszáma 1982-ben várhatóan 1500-zal kevesebb lesz. Az eltávozók között lesz vándormadár, rokkant és öregségi nyugdíjas stb. Remélhetőleg helyükbe jönnek újak. Az új belépőknek segítsenek a munkahelyi beilleszkedésben és szerettessék meg velük a vasutat.

A vitában elhangzott észrevételekre, javaslatokra az igazgatóság vezetője válaszolt, majd megválasztották a küldötteket. A vasutas fiatalok országos parlamentjén 35-en képviselik a budapesti igazgatóság fiataljait. **Séra Sándor**

SZEGED:

Egyre több fiatal kerül felelős vezető beosztásba

A Dél-Alföld területén dolgozó fiatalok parlamentjét december 12-én tartották Szegeden, az igazgatóság tanácstermében. E terület vasutasainak 30 százaléka, közel négyezer a harminc éven aluli fiatal, őket 84 küldött képviselte a tanácskozáson.

Az ifjúsági törvény helyi végrehajtását szolgáló intézkedési terv megvalósításáról készült írásos beszámolóhoz *Lovász Lázár* vasútigazgató fűzött szóbeli kiegészítést. Hangsúlyozta, hogy az ifjúsági parlament célja: *értékelni a fiatalok tevékenységét, kötelességük teljesítését, jogaik érvényesülését és gyakorlatát, számot adni az eddig végzett munkáról és egyúttal meghatározni a soron levő feladatokat.*

Az előző ifjúsági parlament óta tovább javult a munkahelyeken az ifjúságpolitikai tevékenység. Nőtt az új felvételes fiatalok aránya, egyre többen tekintik hivatásuknak a vasutat, kisebb lett a fluktuáció. Az öt évnél rövidebb szolgálati idővel rendelkezők aránya az összes fiatalokhoz képest mindössze 45. Ez szükségessé teszi a pályakezdő fiatalokkal — 630-an vannak — való fokozottabb törődést. Több helyen — *így Szentesen, Békéscsabán, a kecskeméti vontatási telepen* — igen eredményes patronálási rendszer működik, ami a fiatalok munkahelyi beilleszkedését, a szakmai ismeretek elsajátítását segíti.

Az alapos szakmai képzés, továbbképzés eredményeként egyre több fiatal kerül felelős beosztásba. A fiatal vezetők beállításában élenjár a BFF, az ÉHF és a szentesi építési, illetve a békéscsabai pályafenntartási főnökség, *ahol a kinevezett új vezetők átlagéletkora 30 éven alul van.* Az igazgatóság területén gyakorlattá vált az is, hogy a kádercserék alkalmával az arra rátermett fiatalokat jelentős vezetői feladatokkal bízzák meg, s ennek ők lelkes munkájukkal, szakmai tudásukkal, helyes vezetői módszereikkel megfelelnek. Jó lenne azonban — mint azt az írásos anyag is hangsúlyozta —, *ha a KISZ-szervezetek bátrabban kezdeményeznék a fiatalok vezetővé való kinevezését.*

Az elmúlt években tovább javult a fiatalok képzettségi szintje. Ma már 4 százalékuk rendelkezik felsőfokú, 35 százalékuk középfokú végzettséggel, s több mint tíz százalékkal emelkedett a szakmunkás fiatalok, a korábbi 5,6 százalékról 3,5-re csökkent az általános iskolát el nem végzettek aránya.

A 30 éven aluliak 60 százaléka szocialista brigádokban tevékenykedik. *A szegedi területen 36 ifjúsági brigád működik, közel négyszáz taggal.* A vasutas fiatalok közül egyre többen kapcsolódnak be az Alkotó ifjúság pályázatba, mind többen kapnak kedvet újítások beadására.

A vasútigazgatóság vezetői elismerik a fiatalok munkáját. Évente mintegy százan kapják meg a *Szakma ifjú mestere*, a *Kiváló ifjú szakember* címet, és minden tizedik *Kiváló Dolgozó* kitüntetést fiatal vesz át. De más téren is érezhető a megbecsülés. Emelkedett a fiatalok bére, javultak élet- és munkakörülményeik. 1979-től közel 300-an részesültek kamatmentes kölcsönben, bővül az óvodai és bölcsődei elhelyezés lehetősége, korszerűsödött a munkásszállítás, javult a munkásszállók, laktanyák állapota, egyre több fiatalnak nyílik alkalma arra, hogy igénybe vegye az üzemi konyhai ellátást.

A parlament résztvevői közül húszan kértek szót. *Varga István* munkahelye, a szentesi körzeti üzemfőnökség fejlődéséről szólva elmondotta, hogy a vontatási telepen megkétszereződött a géppark, de ez az örömteli tény sajnos, zsúfoltságot eredményezett. Ezen csak új tárolóvágány, javítóakna építése segítene. *Szabó Zoltán* szintén munkahelyének, a kiskunhalasi üzemfőnökség vontatási telepének korszerűsítését sürgette. A mozdonyvezetői utánpótlásról szólva felvetette, *jó lenne változtatni a jelenlegi kiképzési rendszeren* —, mert az előírt 3 hónapos budapesti gyakorlati munka elriasztotta a fiatalokat. *Horváth Zoltán*, szentesi mozdonyvezető, a korszerűbb oktatási módok fontosságát emelte ki. *Cseh Ferenc*, a szegedi üzemfőnökség oktatója elmondotta, hogy a szegedi vontatási telepen a korszerű oktatás feltételei hiányoznak, egyre sürgetőbbé válik az új tanműhely mielőbbi építése. *Fekete Sándor*, békéscsabai mozdonyvezető a középvezetők felelősségét hangsúlyozta, szenvedélyes hangon szólt a munka jobb megszervezéséről, a mozdonyvezetőket érintő kérdésekről.

A tanácskozás végén kitüntetésben részesítették az ifjúsági mozgalomban élenjáró fiatalokat, majd az intézkedési terv elfogadása után a résztvevők megválasztották azt a húsz küldöttet, akik a szegedi igazgatóság fiataljait képviselik a vasutas fiatalok országos parlamentjén.

Gellért József

SZOMBATHELY:

A vitát fiatalos hév jellemezte

A megválasztott küldöttek kilencvenhárom százaléka, 223 fiatal jelent meg december 11-én délelőtt Szombathelyen, a vasútigazgatóság területi ifjúsági parlamentjén. A közel 3700 harminc éven aluli fiatalt képviselő fórumon az igazgatóság gazdasági, párt-, KISZ- valamint a tszb. képviselői mellett ott volt *Gulyás János*, vezérigazgató-helyettes, *Dénes Sándor*, a Vasutasok Szakszervezete szervezési és káderosztály-vezetője, az elnökség tagja.

Dr. Horváth Lajos vasútigazgató beszámolójában elsőként a fiatalok pályakezdéséről beszélt.

— *Tapasztalataink szerint valamennyi szolgálati hely kiemelt feladatának tekintette a fiatalokkal való foglalkozást, a pályakezdők, és ifjú szakmunkások beilleszkedésének a segítését.* Volt olyan szolgálati főnökségünk, ahol ünnepélyes keretek között fogadták az újfelvételes dolgozókat, a leszerelt katonákat, szüleik, illetve hozzátartozóik jelenlétében.

Az igazgatóság területén három év alatt megháromszorozódott az egyetemi végzettségűek száma, s javult az érettségizettek és a nyolc általánost végzettek aránya. A korábbi 212-ről 92-re csökkent azoknak a száma, akik nem rendelkeznek általános iskolai végzettséggel. 1976-ban 75 fiatalnak 302 ezer forint, tavaly 131 továbbtanulónak 530 ezer forint társadalmi ösztöndíjat adtak. Nőtt a vezető beosztásba helyezett 30 éven aluliak száma is.

— *A fiatalok helytállása évről évre mérhetőbb a gazdasági munkában, ugyanakkor számos társadalmi munkaakció részvevői és kezdeményezői* — folytatta az értékelést dr. Horváth Lajos. — Aktívak a fiatalok a Ki minek mestere és a Ki minek szakértője, s az Alkotó ifjúság pályázaton is. Főnökségeinken az elmúlt két évben rendezett ötletpályázatokon az 1424 ötlet 60-70 százaléka a fiataloké volt. A 30 éven aluliak a közelmúltban 241 esetben jelentkeztek újítással, amelyből 135-öt már alkalmaznak. Társadalmi munkaakcióik értéke évenként megközelíti a 700 ezer forintot.

Három év alatt 304 ifjú lakásgondját oldották meg, ami a vasútnak 22 millió forintjába került. Gyermekintézményeket támogattak anyagilag, illetőleg férőhelyeket vásároltak *Celldömölkön, Körmenden, Sümegen* és *Szombathelyen.*

Az igazgató beszámolóját követően *Hajas Endre*, a szombathelyi területi szakszervezeti bizottság titkára mondta el a testület véleményét a beszámolóról, majd arról beszélt, hogy mit vár az ország társadalma a vasutas fiataloktól.

A vitában felszólaló fiatalok közül *Hegedüs László* szombathelyi rendelkező forgalmi szolgálattevő megköszönte, hogy a vasút segítségével több munkatársával együtt lakáshoz jutott. A keresetükkel is elégedettek, csakúgy, mint a kocsirendezők és a sarusok. A légkört azonban sok esetben rontja, hogy a leterhelések nem egyformán jelentkeznek. *Lantos Dezső*, a Munka Vörös Zászló Érdemrendjével kitüntett tapolcai Bánki Donát szocialista brigád tagja munkahelyük korszerűsítésével kapcsolatos javaslattal élt. *Szabó Péter* (BFF Szombathely), az oktatási rendszer korszerűsítésére tett javaslatot. *Kovács Gyula* (Veszprémből), a lakáshelyzet javítását, valamint korszerűbb vonatok beállítását kérte. *Kiss András*, az ÉHF művezetője a fölöslegesen sok adminisztrációt kritizálta. Elmondotta még, hogy egy néhány perces interurbán telefon helyett száz kilométert is utazni kell külső vállalathoz, intézményhez, amelyre sokszor rámegy az egész nap. *Fülöp Tibor*, a szombathelyi utazók képviseletében a budapesti kirendeléseket tette szóvá, miként *Sákovits Róbert*, a zalaegerszegi KISZ-bizottság titkára is. *Kustos János* (Celldömölkről) munkahelyük gondjait, örömeit ecsetelte. *Dombi József*, a veszprémvarsányi állomás 29 éves főnöke köszönetet mondott a bizalomért, és a továbbtanuláshoz nyújtott segítségért. *Spitz Zoltán*, az igazgatóság fiatal diplomásait foglalkoztató kérdésekről beszélt.

Gulyás János vezérigazgató-helyettes az üzemi demokrácia egyik legfontosabb fórumának nevezte az ifjúsági parlamenteket. A vitáról pedig azt mondta, hogy fiatalos hév és megfontolt érettség jellemezte. Kérte a fiatalokat, hogy törődjenek többet az állomások és a kocsik tisztántartásával és az áruszállítási igények kielégítésével.

Horváth Lajos vasútigazgató válaszadása után elfogadták az Intézkedési tervet és az ifjúsági alap felosztását, majd 17 küldöttet választottak a vasutas fiatalok országos parlamentjére.

Sz. Jakab István

ANYAGELLÁTÁSI IGAZGATÓSÁG:

Nyílt, őszinte véleménycsere és cselekvő együttműködés

A közéleti demokratizmus egyik alapfeltétele a cselekvő közreműködés és az őszinte véleménycsere. Ezt az alapfeltételt jól biztosította az Anyagellátási Igazgatóság ifjúsági parlamentje, ahol a részvevők, az osztószertárak, a tokodi, a püspökladányi és dombóvári fatelítő főnökségek és a központi szervek közel négyszáz fiataljának képviseletében mondtak véleményt az ifjúsági törvény végrehajtásának helyi tapasztalatairól, az igazgatóság eredményeiről és gondjairól.

A rövid megnyitó után *Szvatkó István* igazgató számolt be az 1978. évi ifjúsági parlament óta végzett munkáról, s utalt a munkahelyi parlamentek tapasztalataira is. Elmondotta, hogy fiataloknak is jelentős szerepe van abban, hogy 1978-ban, majd 1980-ban is *kiváló* címmel ismerték el az egység gazdasági eredményeit.

Tavaly is fejlődés jellemezte az igazgatóság munkáját. Az év végéig azonban gazdasági megfontolásokból, mintegy 500 millió forinttal kellett csökkenteni a készleteket úgy, hogy ez ne csak egyszerű papírmunka legyen, hanem a jelentős összeg mögött levő anyag- és alkatrészmennyiség hatékonyan segítse elő a vasút biztonságos üzemvitelét, a szállítási, javítási, karbantartási célok valóra váltását. Említést érdemel, hogy 1981-ben az elfekvő, fölösleges anyag- és alkatrészkészlet az év elejeinek a 84 százalékára csökkent, s ezt az arányt az őszi INTERKER és MARKETING börzéken tovább sikerült javítani.

Az igazgató ezután röviden áttekintette azokat a kérdéseket, melyeket a fiatalok az előző parlamenten vetettek fel. Akkor sokan szorgalmazták a továbbtanulási lehetőségek javítását. Mi történt azóta? *1981-ben az anyagellátási igazgatóság területéről 42-en jártak szakmai tanfolyamra, középiskolába, egyetemre. Tanulmányaik, szorgalmuk, közéleti aktivitásuk alapján öten kerültek vezetői beosztásba.*

Javult a fiatalok anyagi és erkölcsi elismerése is. Az átlagkereset számottevően nőtt a szertáraknál, az igazgatóságnál és fatelítőknél egyaránt. A korábbi éveknél lényegesen több: *75 KISZ korosztályú fiatal részesült erkölcsi elismerésben, kitüntetésben.*

A lehetőségekhez képest javult a fiatalok lakáshelyzete. A Dombóvári Fatelítő Főnökségnél hat munkáslakásból ötöt 30 éven aluliak kaptak. Az Anyagellátási Igazgatóság valamennyi fiatal kamatmentes lakásépítési kölcsön igényét kielégítette.

Közmegelégedésre oldották meg a fiatal családosok gyerekeinek óvodai, bölcsődei elhelyezését. Nem ilyen kedvező a helyzet a fiatalok kulturális, sportolási, üdülési igényeinek kielégítésénél, ami meglepő módon a KISZ korosztályúak érdektelenségével magyarázható. Hasonló közömbösség tapasztalható a fiatalok szocialista versenymozgalomban való részvételénél és az újítómozgalomban is. 1981-ben például nem volt olyan elfogadott vagy bevezetett újítási javaslat, melyet 30 éven aluli adott volna be.

Az önkritikus beszámolót hozzászólások követték. Tizennégyen vállalkoztak arra, hogy az eredmények és gondok tárgyilagos véleményezésével gazdagítsák a parlament munkáját.

Dr. Molnár Péter, az Anyagellátási Igazgatóság jogásza nemcsak a fiatalok, hanem az idősebbek gondját is szóvá tette, amikor az anyag- és alkatrészellátásról beszélt. Különösen a vontató és vontatott járművek alkatrészellátásánál vannak gondok.

Béres Ferenc, *Szilágyi Sándor*, *Garai Lajos* és *Virág Ferenc* a fatelítő főnökségek fiataljainak gondjait tárták a parlament elé. Elsősorban a szociális körülményeket, a telepekre érkező faáruk kirakásának nehézségeit tették szóvá.

Lenkei Katalin osztószertári dolgozó például igazságtalannak tartotta, hogy a szertárakban dolgozók közül *mindenki kap prémiumot, csak a fizikai dolgozók nem.* Megszívlelendő az az észrevétele is, amely szerint nagyobb gondot kellene fordítani a raktári körülmények javítására, mert az nemcsak a dolgozókat érinti, hanem több milliós készletek károsodását is megelőzhetné.

A tanácskozás befejezése előtt *Szvatkó István* átadta a Szakma ifjú mestere kitüntetést *Czáder Máriának*, (Landler osztószertár) és *László Gézának*, a dombóvári fatelítő KISZ-fiataljának.

Az ifjúság parlament az intézkedési terv jóváhagyásával és a küldöttek megválasztásával befejezte munkáját.

Orosz Károly

MEGHÍVÓ

a minisztertől

Díszes meghívót kézbesített a posta néhány héttel ezelőtt *Molnár Lajos* miskolci vonatvezetőnek. Pullai Árpád közlekedés- és postaügyi miniszter hívta meg arra az ünnepségre, amelyet november 5-én a minisztériumban rendeztek a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 64. evfordulója alkalmából.

Amikor Miskolcon találkoztam Molnár Lajossal, már örömmel újságolta, hogy az ünnepségen, a vasútnál töltött három és fél évtizedes helytállásának jutalmaként, a *Munka Érdemrend bronz fokozata* kitüntetést kapott. 1946. január 15-én lépett a vasút szolgálatába. Akkoriban különösen nem volt könnyű dolga a tehervonatok személyzetének. Nemcsak a fékezők, hanem a vonatvezető is a kocsik fékbódéjában utazott, hóban, esőben kihajolva figyelték meg a jelzők állását.

— *Most a mozdonyvezető mellett, a vezérállásban van a helyem* — mondja a kitüntetett. — *Amíg a mozdonyvezető a műszaki munkát végzi, addig én adminisztrálok és természetesen figyelési kötelezettségünk van mindkettőnknek.*

— Mit tenne, ha újra kezdené az életet?

— *Én a vasutat nagyon szeretem. Nem is hagytam itt egyszer sem, pedig sokan megtették* ... Ez az első munkahelyem és az utolsó is. Veszélyes ugyan, de sokat javultak az utazószemélyzet munkakörülményei. Ami pedig a keresetet illeti: *havi nyolcezer forint kerül a pénztárcába.* Ha most kezdeném a pályafutásomat, akkor is vonatvezető lennék ...

(Kőbidi)

Útközben

Le a kalappal...

„Tokaj expressz indul hét órakor — két perc múlva — a csarnok első vágányáról. A vonat menetrend szerint csak Miskolc, Szerencs, Tokaj és Nyíregyháza állomásokon áll meg. A vonatra helyjegy váltása kötelező. Kérjük kedves utasainkat, hogy a balesetek elkerülése végett a kocsik ajtajait zárják be."

A vonat már mozgásban van, amikor fülkénk nyolcadik utasa is elfoglalja helyét, s irónikusan megjegyzi: — *Ha az érkezése is ilyen pontos lesz ennek a vonatnak, mint az indulása, akkor le a kalappal* ...

A kalapot már a fülkébe lépés pillanatában le kellett volna venni, vagyis tisztességesen köszönni — akartam mondani, de nem szóltam. A többiek is csak végigmérték a harminc év körüli fiatalembert, köztük egy idős vasutas, aki a hangos megjegyzésre kapta fel a fejét.

Vonatunk átcsattog a Keleti pályaudvar váltóin, s mire igazán lendületbe jönne, már csikorognak a fékek, s egy döccenéssel Rákosrendezőn megáll.

— *Nocsak! Máris Miskolcon lennénk?* — bámul ki vigyorogva az ablakon a fiatalember. És ha bevonulása nem is volt szimpatikus, az újabb megjegyzésén már többen mosolyognak. Egy testes asszonyság bosszús hangon csatlakozik a kritikushoz:

— *Hát ez a vasút. Miskolcig még biztosan jó néhányszor fogunk ácsorogni.*

Rákosrendezőn másfél percig álltunk, és ez elegendő idő ahhoz, hogy a fülkében lévő útitársak közül még kettő szapulni kezdje a MÁV-ot.

Figyelem az idősebb vasutast, akinek láthatóan kiszállt szeméből az álom és szinte segélykérőn néz körül, hiszen itt most őrajta van a mundér. A becsületét kellene védeni, de inkább újra lehunyja a szemét. Gondolatban megelőzi a vonatot, mert ha valaki türelmetlen, ő kétszeresen is az, nehéz szolgálat után van, karácsony másnapján. Ő még nem evett az ünnepi kalácsból nem látta az unokák örömteli arcát. Ő az utóbbi tizenkét órán át azért dolgozott — ezer és ezer vasutastársával együtt —, hogy kényelmesen és baj nélkül minden utas eljusson szeretteihez.

A vonat a gödöllői bevágásokban robog és bizonyára már ledolgozta azt a másfél percet, de a fülke utasai még mindig Rákosrendezőnél tartanak.

Elegáns öltözetű, ősz hajú úr mutatja karóráját a szembenülő asszonyságnak.

— *Asszonyom, én ezt az órát valamikor a vasúthoz igazítottam. És soha nem ért meglepetés, pedig én aztán, mint az Anker Biztosító Társaság ügynöke, rengeteget utaztam.* De ha egy menetrendkönyvben teszem azt az volt, hogy Piripócsra 11 óra 3 perckor érkezik egy vonat, az ott is volt, másodpercnyi pontossággal. A múltkor utaztam Jásaberényből haza Budapestre. Hát kérem. A huszonötharminc kilométeres szakaszon annyit „kanócolt" a vonat, hogy végül is lekéstem Hatvanban a csatlakozást. Másfél órát ücsöröghettem a váróteremben.

— *Mikor volt az a múltkor?* — hajolt a vasutas az ősz hajú úr felé.

— *Hát kérem, pár évvel ezelőtt. De hát nem mindegy? Hiszen manapság is ez van.*

A vasutás elsimította homlokáról hajtincseit, és indulat nélkül azt mondta:

— *Uram, ön elfelejtett az óráján igazítani. No, nem a mai vasúthoz, hanem az előrelépéshez, a haladashoz. Ugyanis, a hatvan—jászberényi vasútvonalat már évekkel ezelőtt villamosították. Ott is felgyorsult a közlekedés.* No persze ez nem zárja ki azt, hogy a vonatok nem késhetnek. Különben tudja, hogy hány embert fognak felelősségre vonni azért, hogy Rákoson másfél percet álltunk?

— Kit érdekel ez? — ugrott fel a helyéről a fiatalember. — Én borsos árat fizettem a MÁV-nak azért, hogy a hivatalos menetrend szerint a célomhoz fuvarozzon.

— *Én nem tudom, hogy maga mit csinál, hol dolgozik, fiatalember* — válaszolt még mindig nyugodt hangon a vasutas —, *de azzal mindenki tisztában van, hogy nálunk Magyarországon a többi európai országokhoz viszonyítva egyáltalán nem borsos a személyszállítási tarifa.* Persze ez nem jelenti azt, hogy a vállalt szolgáltatási kötelezettségnek ne tegyünk a lehetőséghez képest százszázalékosan eleget.

— No igen, igen. A lehetőségekhez képest — húzta el a száját a fiatalember. — Mert ha leesik egy kis hó, mint most is, van mire hivatkozni. De hát ez fővonal apuskám. Itt dominók, vagy hogy hívják berendezések vannak. És csak a gombokat kell nyomogatni.

— *Először is, én nem vagyok magának apuskám* — emelte fel a hangját önérzetesen a vasutas. — *Másodszor meg, ha némi fogalma lenne a vasútról, illene tudni, hogy ennek az egész országra kiterjedő hatalmas üzemnek a feje fölött nincs tető. Tehát most is hó alatt, jég alatt van a pálya, köztük azok a biztonsági berendezések is, amiket gombnyomással irányítanak, ha éppen be nem fagytak volna a váltók.*

— Igaza van a vasutas bácsinak — kapcsolódik a vitába egy parasztöltözetű néni —, örülnünk kellene, hogy jó melegben utazunk. S úgy robog ez a vonat, mint egy táltos. Régen egy nap kellett ahhoz, hogy a Nyírségből Pestre jusson az ember. Most meg négyórás ez az út.

— *Mindig ezzel jönnek* — hadonászik a fiatalember. — *Hogy régen így, régen úgy. Hagyják már a fenébe a múltat.*

— Már elnézést kérek — szól az ősz hajú úr —, de ha az ember valamiről ítéletet mond, kell, hogy legyen összehasonlítási alapja.

— *No, csak maga hallgasson* — tromfolja le durván az öregurat a fiatalember —, *hiszen az előbb még maga is a régi vasutat dicsérte.*

Az öregúr dühbe gurul, és alaposan kioktatja a nyegle fiatalembert. A vitát a jegyeket kezelő kalauz szakítja félbe.

Utána nagy csend.

Vonatunk száz kilométeres tempóban nyargal a havas télben. Időnként átláthatatlan ködhegyeket fúr át. Állomások váltóin csattog keresztül, és a peronokon mindenütt ott áll megnyugtató köszöntéssel a forgalmista ...

Már elhagytuk Nyékládházát, és néhányan a leszálláshoz készülődünk, amikor a Tiszai pályaudvar bejárati jelzőjénél megtorpan a vonat. Épphogy csak gurul, majd megáll.

— *No ezért hány embert fognak felelősségre vonni?* — vigyorog a vasutasra a fiatalember.

— *Ezért egyet sem* ... — veszi elő veretes régi zsebóráját a vasutas —, *mert két és fél perccel előbb érkeztünk. Így hát leveheti a kalapját, fiatalember* ...

Dávid József

Megbízhatóbb információt

A Keleti pályaudvar érkezési ügyeletén a szolgálat nem mondható unalmasnak. Hiszen nincs olyan perce a napnak, hogy az ügyeletesre rá ne nyissák az ajtót:

— *Mikor jön a nagykátai személy? Merre tart a Wiener Walzer? Mennyi lesz a késés és tessék mondani, hogy hányadik vágányra érkezik?*

Az ügyeletes türelmesen válaszol a kérdésekre, igazán udvarias még akkor is, ha az érdeklődő türelmetlen, vagy ahogyan az ünnepi forgalom idején tapasztaltuk, gyakran a gorombaság határát is súrolta ... A dermesztő hideg a csarnok alá is behúzódik, a vonatra várók bizony nem sietnek ki az ügyeletes meleg irodájából, inkább képtelen kérdéseket tesznek fel, hogy még egy-két percig indokolják ottlétüket.

Mindez rendjénvaló, még az is, hogy ilyenkor többet késnek a vonatok, mint máskor. Amin változtatni kell: *az utastájékoztatás rendszere és megbízhatósága.*

A várakozók tömege az utastájékoztató tábláról aznap arról értesült, hogy a 14,35-kor menetrendszerűen érkező *Wiener Walzer 80 percet késik.* Nyolcvan perc késés elviselhető, hiszen a vonat messziről érkezik és egész Európában ítéletidő tombol. Az időt kényelmesen el lehet tölteni a restiben, a váróteremben. Csakhogy az újabb kiírás szerint 120 perc késésre kell számítani. Kár, hogy ez csak a nyolcvan perc eltelte után jelent meg a táblán. Az ügyeleten azt mondják, hogy nincs hírük a vonatról, várni kell. *Később, amikor már 300 perc késést jeleznek a táblán, már világos, hogy minden korábbi információ téves volt. Ez is az! Hiszen a vonat 560 perc késéssel, este fél 10 után érkezett Budapest—Keleti pályaudvarra.* Mint kiderült, Hegyeshalom előtt, még osztrák területen állt 4 óra hosszat a nyílt pályán, majd felsővezeték-szakadás miatt Szár térségében vesztegelt.

Ehhez hasonlóan a más vonalakról érkező vonatok is sokat késtek ezen az estén. Akik pedig derekasan állták az utasok ostromát: *Beznyovszkáné Faragó Ilona és Farkas Kálmán* ügyeletes tisztek.

Az információ elemi követelménye az, hogy pontos legyen. *Ha egy vonat eleve 4 órás késéssel lép be az országhatáron, akkor nem szabad 80 perces késést „igérni" a várakozóknak.* A vasutasnak is, az utasra várakozóknak is kényelmesebb, ha nem a pályaudvaron vár órák hosszat olyan vonatra, amely még külföldön tartózkodik. Azon a szombat estén, — mint kiderült — *az Orient expressz menetrendszerű érkezésének időpontjában a vonat még Bécsbe sem érkezett meg.* A Keletiben semmiféle információt erről a vonatról nem tudtak adni. Ilyen esetekben talán a vasút központi menetirányítóit kellene felhatalmazni, hogy a szomszédos vasútnál érdeklődjenek egy ilyen fontos nemzetközi vonat útjáról, hiszen egy 8—10 órát késő vonat számára gyakorlatilag új menetrendet kell „rögtönözni".

A nagy késések ellenére is állítjuk: *a téli forgalom nehéz viszonyai között még mindig a vasút a legbiztonságosabb közlekedési eszköz.* Az országhatárokon való késett belépést objektív körülménynek kell felfogni, az információ megszervezése azonban már a vasutasokon múlik.

Bermann István

Tatabánya—Felsőről indult

Az ezredik irányvonat

Tatabánya-Felső állomáson a múlt év december 16-án házi ünnepséget rendeztek abból az alkalomból, hogy 1981-ben elindították az 1000. irányvonatot. Az eseményen jelen voltak a Tatabányai Szénbányák Vállalat és a budapesti vasútigazgatóság vezetői: *Fekete Lajos*, a szénbányák vezérigazgatójával, illetőleg *Tongori Imre* vasútigazgatóval az élen.

A két vezető rövid beszédben méltatta a Tatabányán jól kialakult és egyenletesen fejlődő irányvonati rendszert, amely kiváló példája is lehet a vállalatok közötti szocialista együttműködésnek. Ezt egyébként nemcsak a baráti kapcsolatok, hanem a számok is igazolják. Az elmúlt 14 esztendőben, vagyis a módszer bevezetése óta *920 ezer kocsiban, 23 millió 300 ezer tonna árut továbbítottak irányvonattal Tatabányáról.* Ennek több mint a 90 százaléka szén volt, a többit a Cement- és Mészművek, illetve a helyi szertár által feladott áru tette ki. Utaltak az irányvonati rendszer gazdasági jelentőségére is, amellyel évente 250 ezer óra kocsifutást és 18 ezer óra tolatási időt takarítanak meg.

Ez az eredmény az állomás vasutasainak, a szénbányák, valamint a mészművek dolgozóinak jól összehangolt szervezési és végrehajtási munkájának köszönhető. E példás teljesítmény elérésében természetesen szerepet játszott még a több év óta rendszeresen megkötött szocialista együttműködési megállapodás is, amelyet az idén öt évre hosszabbított meg az igazgatóság a szénbányákkal.

Az ünnepség záróaktusaként Fekete Lajos vezérigazgató és Tongori Imre vasútigazgató pénzjutalmakat adott át a munkában élenjáró vasutasoknak és a szénbányák dolgozóinak. Ezt követően *Baráth Imre* forgalmi szolgálattevő engedélyt kért *Tongori Imrétől* az 1000. irányvonat indítására. A vonat sűrű hóesésben, 10 óra 57 perckor elindult Szolnokra.

(séra)

Karácsony éjszakáján a gurítóban

Csikorog a vaspántos kapu, amikor nyitja. Bogár, a kutya, körülötte ugrál.

— *Eredj már te bolond! Még eltéped a bundámat* — morog János, de a kutya nem tágít.

„Ez sem örül, hogy elmegyek" — gondolja, s mielőtt elindulna, még visszalép és benéz a szobaablakon. A felesége a karácsonyfát díszíti, a kis Jancsi pedig még mindig szipog. Alig lehetett megértetni vele, hogy apunak muszáj szolgálatba menni. Ezen az estén nem lehet együtt a családdal. Anna is szomorúan ölelgeti a játékmackót. Örömmel visszamenne, de nem lehet. A rendezőben számítanak rá.

Kezére felhúzza a kesztyűt, aztán határozott léptekkel elindul a falusi este csöndjében az állomás felé. A házak ablakaiból kiszüremlik a fény, a családok vacsorához készülődnek. Egy lélek sem jár az utcán. A hideg szél pörgeti, forgatja a szállingózó hópelyheket. Az egyik ház előtti kerítés tövében egy ököl nagyságú hólabdát lát. Amint közelebb ér, a hólabda alig észrevehetően megmozdul. János megtorpan a csodálkozástól, s csak most veszi észre, hogy egy fehér szőrű kiscica didereg a hóban. Elneveti magát, aztán gyorsan lehajol a kis szőrpamacsért, és bundája zsebébe süllyeszti. Ott majd felmelegszik.

Harang kondul. Szaporázni kell lépteit, mert hamarosan jön a vonat. Hallja, hogy a macska barátságosan dorombol a zsebében. A személyvonat csak néhány percet késett. Jólesik neki a kocsi melege. Nehezen tud szabadulni a torkát szorongató karácsonyi hangulattól. Az állomások előtt csillogó fenyők mindig eszébe juttatják az otthon hancúrozó gyerekeket, az ajándékokat átadó felesége mosolyát.

Ezzel a kedves képpel az emlékezetében hunyta le a szemét és gyorsan elaludt. Arra ébredt, hogy áll a vonat és valamit kiabál a hangszóró. Riadtan pillant ki az ablakon, látja, hogy megérkezett. Felkapja a táskáját, a bundát, aztán leszáll. Két hosszú kocsisor között halad a rendező felé. A hópelyhek vadul táncolnak a lámpák fénykörében.

A rendezőben a térfőnök bosszankodik. Jóska és a Szeplős megint nem jött be. Ezért neki most eggyel több vágányt kell saruznia. A szolgálatba való hivatalos jelentkezés után a vágányok között álló kis fabódéba megy. Ez a saruzók menedéke, pihenőhelye. Sanyi, a nappalos, már civilben várja. Siet, mert utazik haza, a családhoz. A kemény kézszorítás után gyorsan elmondja a legfontosabbakat:

— *János, nagyon vigyázz, mert mély a hó. A 27-en egy rakott kocsi kiesett, átugrotta a sarut. A 26. vágány mellett egy pincényi szén szóródott szét. Olaj van, a kályha ég. Sok szerencsét pajti!*

Alighogy átöltözött, megszólalt a hangszóró:

„Figyelem! Kezdődik a gurítás!"

— De sürgős nekik! — jegyzi meg közömbösen, aztán becsapja maga mögött a bódé ajtaját. Szemébe vág a hideg szél, a lába bokáig süpped a hóba. Szétnéz az irányvágányok között. Látja a behavazott sarukat, a szénkupacot, a távolabb álló, toporgó társakat. Ismét recsegve dörög a hangszóró: „A huszonnyolcra három rakott!"

— *Jól kezdődik!* — morogja bosszúsan, aztán felkapja a hóból a sarut. Szemével méregeti a távolságot, a veszélyt. Dübörögve gurulnak felé a kocsik. A száz tonnányi tömeg már csak néhány méterre van tőle. Lehajol és gyorsan a sínszálra illeszti a sarut, majd fürgén elhajol. A kocsik megrázkódnak, a súrlódástól szikrázik a sín. Jól sikerült a „fogás", a vagonok megszelídülve koppannak az álló kocsisorra. Szüntelenül esik a hó, és a kocsik sem akarnak elfogyni. Nehéz éjszaka előtt áll.

A hangszóróból újabb utasítás érkezik. *„A gep lejár. Tedd a 28-ra és kapcsolj össze!"* Elindul a hosszú kocsisor mellett. Elővigyázatosan lépked, nagy a balesetveszély. Vagy hetven kocsiból áll a sor. Gondosan kapaszkodva a mentővasba emelgeti, aggatja egymásba a jéghideg csavarkapcsokat.

Amikor végzett a munkával, elindul visszafelé. Féllábszárig süpped a hóba, nehezen emelgeti a bakancsot. Távolról harangzúgást görget felé a szél. Éjfél van. A térfőnök mindenkinek kellemes ünnepeket kívánt, aztán bementek melegedni a bódéba. Most csendes a rendező.

Még nem volt idejük vacsorázni. A táskákból előkerülnek a kis lábasok, bennük töltöttkáposzta, pörkölt. János hurkát, kolbászt, disznósajtot tesz az asztalra. A termoszból forró teát csorgat a pohárba. Mindenki jóízűen falatozik. Jánosnak eszébe jut, hogy a bunda zsebében lapuló cica is éhes lehet. Félretesz részére néhány katonát.

Alig fejezték be az étkezést, a gurítóelőmunkás beszól, hogy folytatni kell a munkát, kezdődik a gurítás. Néhány perc múlva mindenki a helyén áll. Még mindig hull a hó. János a családra gondol. A két gyerek már biztosan alszik, mellettük a karácsonyi ajándék.

Nehezen jött el a reggel. A derengő fényben megérkeztek a váltótársak. Erős kezek fonódtak egymásba, amikor barátságosan üdvözölték egymást.

János kezébe vette a táskát, aztán fütyörészve elindult a pályauvarra. Kilenc óra elmúlt, amikor otthon ismét lenyomta a vaspántos kapu kilincsét. Bogár csaholva ugrált körülötte. **Gergely József**

A Nyugati pályaudvar közelmúltban felújított kocsimosó berendezése teljes kapacitással dolgozik. Vegyszerrel fellazítja a szennyeződést, majd két pár keferendszeren húzzák keresztül a kocsikat. Végül vízágyúk mossák tisztára a szerelvényt

(Fotó: Zelmann Ferenc)

ZORD AZ IDŐ, HIDEG AZ ÉJSZAKA

Jólesne egy forró fekete

Harminc éve dolgozik a vasútnál *Miliás Imréné.* Nincs kitüntetése, jutalmat sem szokott kapni, s az se nagyon fordult még elő, hogy leüljön vele sorsáról, életéről, munkájáról beszélgetni valamelyik magasabb rangú, munkahelyi vezető.

Szükséges mindezt előrebocsátani, nehogy félrevezessük az olvasót. Nem olyan portré következik tehát, amely egy megbecsült, elismert dolgozóról szól. Miliás Imrénével, Székesfehérvár állomás laktanyásával ugyanis „baj van".

— *Ha megtudjuk, hogy még egyszer kávét főz az embereknek, azonnal jegyzőkönyvezzük!* — így szól a főnökség utolsó figyelmeztetése.

Ugyanezt az ultimátumot megkapták a váltótársai is, köztük a férj: *Miliás Imre,* az egykori mozdonyfűtő, illetve kocsirendező, aki korábban három évig már *rokkantsági nyugdíjas* volt, míg egészségügyileg vissza nem sorolták a III-ik csoportba, aminek következtében ugyancsak laktanyás beosztást kapott.

Késő este van. Kint csikorog a hó a léptek alatt, amint a vasutasok a laktanya felé tartanak. Nemcsak azok, akik itt, a jó meleg szobákban töltik pihenőidejüket a hajnali vonatok indulásáig, hanem azok is be-beszaladnak, akiknek egész éjszaka kint, a hóban, fagyban kell helytállniuk. A tolatócsapatok tagjai, a sarusok, váltóállítók, vonatkísérők azért térnek be egy-két percre a laktanyába, mert *itt cserélhetik ki jelzőlámpáik telepeit, szárazakkumulátorait,* amelyek a zord időjárás hatására a szokásosnál hamarabb kimerülnek. A telepek tárolása, összeszerelése és kicserélése szintén a laktanyás munkaköri kötelességei közé tartozik.

— *Mamikám, nem volna egy jó forró feketéje?* — kérdezik megannyiszor az emberek.

— *Nincs. Nem szabad kávét főzni* — válaszolgat türelmesen Miliásné. — *Megtiltotta a főnökség ...*

— *Bezzeg más vállalatoknál, az üzemekben, gyárakban hivatalosan jelölnek ki olyan dolgozókat, akik kötelesek kávét főzni az éjszakás műszaknak.* A vasútnál is tálcán viszik be a forró kávét a titkárnők a főnököknek — tromfolja le valaki a laktanyásnőt.

— *Engem az nem érdekelhet, mert nálunk más a rendelkezés ...*

Végre szűnik a jövés-menés. Megkérem Miliásnét, hogy beszéljen az életéről, vasúti pályafutásáról.

— *Nincs az én életemben semmi különös* — mondja. — *Ötvenkettőben Sárszentmihályon vettek fel pályamunkásnak. Talpfáztam, alávertem, salakoztam a férfiakkal egy sorban.* Akkoriban a nőkből kohászokat, fűtőket, mozdonyvezetőket is képeztek. Mielőtt sikerült volna a *„Munka hősévé"* válnom, átkerültem Fehérvárra, az állomás üzemi konyhájára. Ott dolgoztam tizennyolc évig. Aztán *lámpakezelő lettem a fűtőháznál,* majd három év elteltével ide tettek a laktanyába. *Volt egy esésből származó balesetem is, ami miatt csak könnyebb munkát végezhetek,* s azt mondják, hogy laktanyásnak a legkönnyebb. *Mindegy, szeretek dolgozni, csak becsülnék meg jobban az embert. Nincs más kívánságom a nyugdíjazásig hátralevő négy évre ...*

A férjével együtt leélt több mint két évtized alatt felneveltek két gyereket. A nagylány már férjnél van, de a fiú még tanul.

— *Igen, a fiunk tizenhat éves. Sajnos, ő vasutas, sofőr vagy rendőr — aminek szántuk volna — nem lehet, mert mire felcseperedett, elsorvadt a bal szeme. Ki kellett operáltatni, s képzelhető, hogy mennyit szenvedtem miatta. Így hát élelmiszeripari tanulónak adtuk* — szól csendesen az édesanya.

— Eszerint cseppet sem irigylésre méltó az életük ...

— *Mégis vannak, akik irigykednek ránk, és semminek se néznek bennünket. Ez az oka annak is, hogy akármilyen rendet tartok, bármennyire igyekszem, én soha nem lehetek a jutalmazottak között. Az indok — miszerint mi sem tartozunk a forgalomhoz — hamis. A kávéfőzés megtiltását is az irigykedés idézte elő. Mondták egyesek, hogy nem más ez, mint üzletelés; pedig a boltban a nyersanyagért mindig oda kellett adni a bevétel nagy részét, s ami kevéske forint megmaradt belőle, sokszor nem fedezte a véletlenül leesett, eltört poharak árát, a főző javittatását, az alkatrészek cseréjét. Különben sem kívánható senkitől, hogy ingyen végezzen többletmunkát ...*

Véleményünk szerint a tilalmi rendelkezést nem ártana felülvizsgálni, s a kávéfőzést akár *munkaköri leírásban* szabályozni. Mégpedig nem kizárólag Miliás Imréné és laktanyástársai érdekében, hanem *azokra tekintettel, akikért a főzéssel járó többletmunkát ők készek vállalni.*

(k)

Az információban kérdezték

VÁLASZOLUNK KÖZÉRDEKŰ KÉRDÉSEKRE

Az elmúlt hetekben a szakszervezeti bizottságok információiban több, a vasutasokat foglalkoztató közérdekű kérdés érkezett hozzánk. Ezekre az illetékesektől kapott tájékoztatás alapján az alábbiakban válaszolunk.

KÉRDÉS: Miért nem kapnak a felsőoktatási intézménybe felvételt nyert fiatalok szülei gyermekeik után a nyári hónapokban jövedelempótlékot?

VÁLASZ: Az oktatási miniszter 122/1979. (M. K. 17 O. M.) számú utasítása értelmében a felsőoktatási intézmények nappali tagozatára felvételt nyert hallgatókat is megilleti a 180 forint jövedelempótlék. Az elsőéves hallgató, amennyiben beiratkozási kötelezettségeinek eleget tett — a tárgyév július 1. napjától kezdődően jogosult pótlékra. A júliusra és augusztusra esedékes pótlékot egy összegben a tanévkezdés után, az állami támogatás (ösztöndíj) kifizetésével egyidőben, elkülönítve a felsőoktatási intézmény folyósítja.

Az érettségi vizsgát tett tanuló a nyári szünidőre csak abban az esetben jogosult családi pótlékra, illetve jövedelempótlékra, ha a tanuló szeptembertől más középiskola nappali tagozatán folytatja a tanulmányait, és 19. életévét még nem töltötte be.

KÉRDÉS: Mikor emelik fel a 800 forintban meghatározott temetési segély összegét?

VÁLASZ: 1982. január 1-től a vonatkozó MT rendelet alapján a vasutas dolgozók az alábbi temetési segélyeket kapják: *földbe temetés esetén 2000, hamvasztás esetén 1000 forint.* Mindkét esetben további 1200 forint kiegészítő segély illeti meg az ÖTA-tagot.

KÉRDÉS: Hogyan változik 1982. január 1-től a 35, 40, 45 évi munkaviszonnyal rendelkező dolgozók törzsgárda elismerése?

VÁLASZ: Az új törzsgárda szabályzat szerint a 35, 40, és 45 éves munkaviszonyban töltött időt a *Szolgálati Emlékérem* adományozásának következő fokozataival ismeri el a vasút:

— a 35 évi folyamatos vasúti munkaviszony után Szolgálati Emlékérem és 4000 forint. *(Ez előző lapunkban sajtóhiba miatt tévesen jelent meg.)*

— a 40 évi folyamatos vasúti munkaviszony után Szolgálati Emlékérem és 5000 forint,

— 45 évi folyamatos vasúti munkaviszony után Szolgálati Emlékérem és 6000 forint pénzjutalom jár.

A Szolgálati Emlékérem visszamenőleges hatállyal nem adományozható.

Nőknél, korkedvezményes munkaköröknél természetesen 30, 35, 40 évi folyamatos vasúti munkaviszony után adhatók a Szolgálati Emlékérem fokozatai.

Az a dolgozó, aki legalább 35 évet meghaladó folyamatos vasúti munkaviszonnyal már rendelkezik, első ízben a soron következő — tehát 40 vagy 45 év után járó — kitüntetési fokozatban részesülhet, annak esedékességi évében. Amennyiben a dolgozó a következő kitüntetési fokozat esedékessége, tehát a 40 vagy 45 évi vasúti szolgálat elérése előtt nyugdíjba megy vagy leszázalékolják, akkor csak az előző fokozatban, tehát a 35 vagy 40 évi munkaviszony után járó 4000, illetve 5000 forint elismerésben részesíthető, amennyiben ezt a fokozatot még nem kapta meg.

Valamennyi esetben érvényes azonban, ha a dolgozó a 35, 40, 45 évi (nőknél a korkedvezményes munkaköröknél 30, 35, 40 évi) folyamatos vasúti munkaviszony elérése előtt akár egy évvel is nyugdíjba megy, a Szolgálati Emlékérem következő fokozatai nem illetik meg.

KÉRDÉS: Miért akadozik egyre több szolgálati helyen a szőrmebéléses bundák kiosztása?

VÁLASZ: A MÁV a szőrmebéléses bundákat évek óta egyre nehezebben tudja beszerezni. 1981-ben az igényekhez képest, már olyan méreteket öltött az elmaradás, hogy a tél beállta előtt a dolgozók egy részének szőrmebéléses bundával való ellátását gyakorlatilag nem lehetett végrehajtani. A nehézséget csak fokozta, hogy a szőrmeféleségek ára az utóbbi években számottevően nőtt, emiatt aránytalanul magas terhelést jelentett a bundákra fordított összeg.

A beszerzési nehézségekre való tekintettel a vasút ezt az ellátási formát, néhány, valóban indokolt munkakör kivételével a jövőben megszünteti. Helyette — mint arra a hiányok miatt már korábban is sor került — műszőrmebéléses kabátot, majd a későbbiekben köpenybe gombolható műszőrmebélést biztosítanak.

Nyugdíjasként is vasutas marad

Az ünnepelt munkatársai között

Az északi országos osztószertár főnökség dolgozói és társadalmi, gazdasági vezetői a közelmúltban bensőséges ünnepség keretében búcsúztatták a Törekvés Művelődési Házban a nyugdíjba vonuló *Holló Lászlót,* a főnökség vezetőjét.

Szvatkó István, a MÁV Anyagellátási Igazgatóság vezetője méltatta több évtizedes munkáját, helytállását, szorgalmát, amelyet több kitüntetés — köztük az Érdemes Vasutas, a Munka Érdemrend ezüst fokozata, valamint a Kiváló Munkáért — is fémjelez.

Holló László közel ötven évet dolgozott a MÁV-nál. A lakatos fiúból sok tanulás és továbbképzés után lett vasutat szerető és értő vezető. Két gyermeke szintén vasutas. Naponta Pilis községből — ötven kilométerre van Budapesttől — járt munkahelyére. Mindig ő érkezett elsőként. Hiányoznak majd a a munkatársak, a kollégák, de már a fehér asztalnál megígérte: *néhány hét pihenés után ismét meglátogatja volt munkahelyét.* Már elhatározta, hogy nyugdíjasként is a vasútnál szeretne tevékenykedni.

(Rakovszky)

ÍGY FORMÁLÓDIK A TÖRTÉNELEM

Negyvenkét év hétköznapi tettei

A szobába behallatszik a Népköztársaság útjának forgalma. Az Izabella utcai kereszteződés előtt feltorlódott autók fékezése, indítása állandó zajként szűrődik be az ablakon. Ülünk egymással szemben. Nézem *Varga László* műszaki-gazdasági tanácsadót, és próbálom tekintetében megtalálni a 42 év előtti fiatalt. Arca azonban most nem fejez ki érzelmeket. Zárkózott, befelé forduló.

A szokásos lépcsőkön

— Mondj valamit az életedről!

— *A távlati személyszállítási tervekkel foglalkoztam az elmúlt hetekben* — szól, miközben rágyújt. Mélyet szív, majd a kék füstben keresi a szavakat. — *A vasút jövője biztató* — mondja —, *noha fékeződtek a lehetőségek.*

— Valamit a kezdetről ...

— *Negyvenkét évvel ezelőtt lettem vasutas.* Rákospalotán, a város peremén nevelődtem. Munkásnegyedben, ahol az *Istvántelki főműhely* messze búgó hangja hívott ebédelni a grundról. Ma is kijárok az anyámhoz, aki ott él. De már meg kellett kérdeznem, hogy milyen autóbusz jár oda. Az M 3-on jár a piros huszonötös, amelyik jó nekem. Tízszintes épületben laknak a vasutas kollégák. *Minden alakul, változik. Palota sem a régi: sokan költöztek az új lakótelepre, s a városrésznek már százhúszezer lakója van.*

— Ezek szerint itt kezdted a vasutat?

— Nem egészen, mert 1939-ben, *Szencen* lettem „üzemi segédtiszti segélydíjas". Nem tudom, mond-e a cím valamit? *A Budapesti Északi Üzletvezetőséghez tartozott Szenc.* Kocsifelíró, távírász, forgalmi szolgálattevő voltam. Az ismert lépcsőkön indult mindenki a forgalomnál. Egy év múlva *Désre* rendeltek. Térfelvigyazo és menesztő lettem. *Aranymező* állomás térségében anyagvonatokkal hordtuk a földet, a bazaltot a *Dés—Zsibó* vonal építéséhez. Jobb híján egy fabarakkban laktunk. Kemény tél volt, és nagyon megfáztam. Súlyos ízületi gyulladással betegedtem meg, így hát „betettek" a segedhivatalba. *Akkor ismerkedtem meg az ügyviteli munkával ...*

A bocipullmantól a villamosításig

Az események felgyorsultak. A háborúnak vége lett. A felszabadulás *Ófehértón* érte. Azután *Karcag,* majd *Budafok-Háros* következett. 1950-ben helyezték a *Vasúti Főosztályra,* ahol immár 31 éve végzi szolgálatat.

— *Itt is többfajta munkakörben dolgoztam* — folytatja. — *Kezdetben személyügyi referens, majd üzemgazdász, aztán menetrendszerkesztő voltam. Végül jelenlegi helyemre, a személyszállítási osztályra kerültem. Az utóbbi évtizedben elvi és műszaki fejlesztési kérdésekkel foglalkoztam.*

— Eközben történelmi változáson ment át a vasút.

— *Magam is így látom.* Az ötvenes évek derekán teherkocsikból átalakított több száz E-kocsit használtunk személyszállításra. Ez volt az *„Arccal a vasút felé"* szép, fényes, hősies időszak. A vonatok zsúfoltak voltak, a termelés mind jobban beindult. *Megkezdtük a kéttengelyes kocsik vasvázasítását. Ezt a nagy programot követte az elővárosi forgalom Bh-típusú kocsikkal való ellátása. A prototípus elkészítése után véleményt kértünk az utasoktól is, majd megkezdődött a 4 tengelyes személykocsik gyártása. De ez már vasúttörténelem. Az utazás javítása érdekében a budapesti pályaudvarokról kiszorítottuk az E-kocsikat, melyeket a pesti humor „boci-pullmanok"-ra keresztelt.*

Lassan, folyamatosan beszél, de inkább a vasútról és nem önmagáról szól:

— *Lépnünk kellett tovább. Kezdett fellendülni az idegenforgalom. 1960-at írtunk, és a teherkocsikat kivontuk az elővárosi forgalomból. Egyszerre megváltozott a bejáró munkások utazása ...*

Megáll, mintha gondolkodna. Még egyszer átéli azokat az időket.

— *Az 1956-ot követő nagygyűlésekhez a különvonatok kiállítása fontos politikai kérdés lett számunkra. A személyszállítás és áruszállítás igénye egyenletesen nőtt. Akkor még 160-170 ezer ember utazott naponta a fővárosba, a mai 120 ezerrel szemben. Meg kellett valósítani a budapesti villamos- és gőzvontatású ingavonati rendszert ...* Bizottságok alakultak, és olyan barátokkal, munkatársakkal került össze az ember, akikkel

orom volt együtt dolgozni. A Budapestre beágazó tizenegy vasútvonalon létrehoztuk az ingavonatok rendszerét. Ezzel nőtt a vonatgyakoriság — *Cegléd, Nagykáta, Szob, Hatvan, Fehérvár közelebb került. Aztán megkezdődött és napjainkban is tart a vasútvillamosítás és a társuló, zónarendszerű közlekedés ...*

Elismerés a dolgozó embernek

Hallgatom Varga Lászlót, miként vall a korról, melynek tevékeny részese volt. De élete, munkássága is benne van az időben.

— *Erőfeszítéseink sikerrel jártak* — összegezi az elmondottakat. — *Változott minden, újszerű lett a postavonati rendszer ... és közben megöregedtünk. S mivel korai életem körülményei miatt nem tehettem, felnőtt fejjel érettségiztem, majd elvégeztem a tisztképzőt. A vasút fejlődése megkövetelte a szüntelen tanulást.*

Párttag. Évekig szakszervezeti bizalmiként tevékenykedett. Háromszoros kiváló dolgozó, *érdemes vasutas,* és legutóbb, november 7. alkalmából *a Munka Érdemrend ezüst fokozatával tüntették ki.*

Szabó Béla

MEGJEGYEZZÜK:

Tessék csak flancolni!

Mennyibe kerülnek a párnázott ajtók?

A hobbi vagy a flancolás, soha nem olcsó. Ám, akinek ehhez van kedve, csinálja. Gyűjtsön bélyeget, festményt, aranyat. Cserélgesse sűrűn az autóját. Építsen kacsalábon forgó villát, nyaralót, ha úgy érzi, hogy ez hiányzik a boldogságához, és — ha tisztességes munkával, esetleg véletlen szerencsével meg is szerezte a hozzávaló pénzt.

Más a helyzet, ha valaki közpénzből kíván flancolni. Ez ellen már joggal háborog mindenki. Akárcsak Hatvanban, ahol a múlt év augusztusa óta, a körzeti üzemfőnökség megalakulását követően, tizenhárom ajtót cseréltek át párnázottra — egyenként 5600 forintért —, a felvételi épület első emeletén.

Hogy nem a feltétlen gyakorlatiasság, hanem inkább a pazarlás szelleme, illetve a „státusz szimbólum" ily módon vélt megteremtése sugallta a több mint 72 000 forintos kiadást, arra abból is következtethetünk, hogy az azonos emeleten lévő üzemorvosi rendelő kimaradt ez irányú „fejlesztésből". Tudnivaló pedig, hogy egy rendelőben általában több titok, intimitás hangzik el, mint a többi hivatalban. Rossz nyelvek szerint, a reudelőben még egy asztali lámpára se futja a költségvetés évi keretéből.

De maradjunk csak a párnázott ajtóknál! Azt beszélik egyesek, hogy azért kellett azokat felszerelni, mert a magasabb rangú hivatalnokok, tisztségviselők ez által kívánnak elszigetelődni a tömegektől. A párnázott ajtón ugyanis még a kopogtatás se hallatszik át, ha be akar jutni valaki. Ez azonban rosszindulatú feltevés. Tervezik ugyanis — állítólag —, hogy az ajtók fölé mindenütt fényjelzőt, a kilincshez pedig nyomógombot szerelnek. Aki ez utóbbit megnyomja, az előbbire pislantva azonnal értesülhet róla, hogy szabad-e vagy tilos belépni. Még szorosabbá válhat az ajtó előtt és a bent lévők kapcsolata, ha a berendezést mikrofonnal kombinálják. Az erre vonatkozó újítási javaslatot hamarosan bevezetik az érdekeltek.

Így tehát az egész mindjárt más. De csak akkor, ha a költségeket nem velünk, nem mindannyiunkkal fizettetik meg e különös passzió kedvelői ...

K. J.

A vasútvillamosítás úttörője volt

Emlékezés Kandó Kálmánra, halálának 50. évfordulóján

„Végtelen szerénység, jó modor és lekötelező udvariasság jellemezte. Sikerei, világhire, kitüntetései soha egy pillanatra sem szédítették meg . . .” — mondta 1932-ben Kandó Kálmánról munkatársa, a Magyar Műegyetem tudós professzora, *Verbélyi László*, a „kandói álmok” megvalósulásának évében. Ezek a szavak nem a halottról jót vagy semmit klaszszikus közmondás szellemében keltek szárnyra, hanem a nagy ember életét, munkásságát méltató, jellemző igazságként.

Kandó életét is kora, annak műszaki, tudományos eredményei határozták meg. Tízesztendős volt, amikor 1879-ben a Siemens és Halske cég a berlini világkiállításon bemutatta a legelső villamos vontató járművet. Érettségiző diák, amikor 1887-ben, a Király utca (Majakovszkij) és a Nyugati pályaudvar között megindult a közúti villamos vontatás.

Szigorlat villamosságból

Ez utóbbi esemény — elmondása szerint — meghatározója lett életének. A budapesti József Műegyetem gépészmérnöki szakának lett a hallgatója. Szigorlati értekezésében a villamosság dominált. Mérnöki tevékenységét a francia Compagnie de Fives-Lille villanygyárban kezdte.

Tervez, alkot... A fiatal magyar mérnök akciókészségének híre messze eljutott. A Ganz és Társa gyár hazahívta. Örömmel jött, s a szerkesztési osztály vezetője lett. *Az indukciós motorok továbbfejlesztése közben jött rá, hogy azok vasútvontatásra is alkalmasak.* Ezért azután egy 800 méter hosszú, keskeny nyomtávú pályán kezdett kísérletezni. Biztatók voltak az eredmények... Megint külföldön értékelték a magyar találékonyságot és ennek kapcsán a Genfi-tó partján egy rövid villamosvasút építésével bíztak meg, majd ismét a franciák érdeklődtek munkássága iránt. De akkor már a Ganz is ébredezett és Kandót az Egyesült Államokba küldte ki az ottani, kísérleti stádiumban levő, nagyvasúti villamos vontatás tanulmányozására.

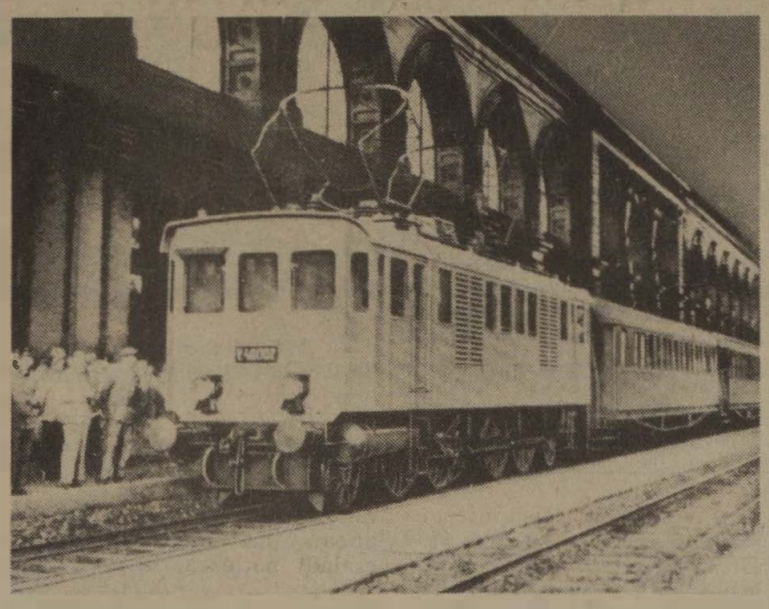
Nyitott szemmel járt, mindenre felfigyelt. Ott jött rá, hogy kisfeszültséggel a nagyvasúti vontatás nem lehet gazdaságos.

De a véletlen is segítette!

Az olasz kormány, a századvégi években úgy határozott, hogy tekintettel az Alpokban levő kihasználatlan vízierőkre, a villamos vontatásra tér át. *A Lago di Como partján és a Tellina völgyében húzódó, úgynevezett Val Tellina vasutat jelölték ki villamosításra.* Így került kapcsolatba a Ganz, illetve Kandó Kálmán az olaszokkal.

A kandói ötlet világsikert arat

Európa és csaknem az egész világ, izgatottan figyelte a merész vállalkozást. Sikerült! *A kandói ötlet, a háromfázisú rendszer világsikert aratott.* (1902) Nem nagy örömmel, de elfogadta az Itáliában épülő amerikai érdekeltségű gyár vezetését. A „Cinquanta” és a „Trenta” nevű mozdonytípusok dübörgésében Kandó Kálmán neve zengett. *Olasz Koronarenddel tüntették ki.* Olaszországban élt, alkotott egy



Kandó-mozdony vontatta személyvonat a Keleti pályaudvaron

magyar mérnökzseni, akinek a hazájában a maradiság miatt, alig volt talaja. *A MÁV 1917-ben, az első világháború alatt kért először Kandótól tanulmányt a tervezett Budapest—Hatvan—Salgótarján—Rutka közötti vonal villamosítására.* Eközben alakult ki benne az a korábbi elképzelés, hogy az országos elosztóhálózatból vett áramot közvetlenül fel lehet használni. Megtervezte az úgynevezett „fázisváltós” mozdonyt, mellyel 1923-ban, a Nyugati pályaudvar és Dunakeszi—Alag között létesített kísérleti szakaszon dolgozott. Nem sokkal ezután szóba került a budapest—hegyeshalmi fővonal esetleges villamosítása is. Ez tovább fokozta a munkakedvét. Egyre tevékenyebb lett, majd a Ganz és a MÁVAG támogatásával — közös munkával — *elkészült a 2200 LE teljesítményű mozdony.*

Lépésről lépésre haladt a nagy gondolat a megvalósulás felé. Közben Kandót a gépészmérnöki és elektrotechnikai tudományos munkássága elismeréseként tiszteletbeli doktorrá avatták. Kormányfőtanácsos lett és *Corvin Koszorúval* is kitüntették.

Örökké nyugtalan, tevékeny és termékeny életéről sok érdekességet talál a krónikás: Egy alkalommal *Pavlovszki Gyula* főkonstruktőrével napokon át törték a fejüket valamin. Mindketten elfáradtak.

— *Gyerünk haza. Szédülök az éhségtől* — mondta Kandó, és elindultak. Ilyenkor csak a teste szakadt el a munkától, a szelleme nem. Egyszer csak Pavlovszki azt látta, hogy ellenkező irányba halad, valahogy úgy, mint egy alvajáró. Utánaszólt... Úgy fordult vissza, mint aki álomból ébred. Nem válaszolt... Ment vissza a gyárba. Pavlovszki követte... A mozdonyszerkesztési osztály hatalmas asztalánál megállt és csak annyit mondott társának: *„Rajzolja gyorsan!”* És kikerekedett belőle az a megoldás, amin napokig törték a fejüket.

Hatalmas íróasztala volt. Rendszerint részletrajzok, pauszpapírok, rajzlapok, ilyenolyan vonalzók, grafitceruzák és körzők halmaza borította, de nem volt szabad senkinek sem hozzányúlni. Egyszer azonban — iránta való tiszteletből — valaki rendet rakott az íróasztalon. Másnap reggel Kandó mérgesen így szólt: *„Hányszor mondtam, hogy ne nyúljatok semmihez! Most aztán semmit sem fogok megtalálni ebben a rendetlenségben.”*

Szórakozott ember volt

Szórakozottsága alig ismert határt. Egyszer egy fiatal mérnök asztalánál állva hosszan beszélt olaszul. A mérnök csak állt és nézett. Egyet sem szólt. A csendet Pavlovszki törte meg: *„Signor capo ingegnere, egli sa no italiano.” (Főmérnök úr, ő nem tud olaszul.)* Kandó a fejéhez kapott és bocsánatot kért a megszeppent fiatal mérnöktől.

Élete utolsó napjaiban is hű maradt önmagához. Az angol és a magyar kormány — 1930-ban — a Kandó tervezte fázisváltós mozdonyok gyártásáról egyezkedett. Kandóval az élen magyar bizottságnak kellett volna utazni Londonba, de ekkor már betegeskedett. Nélküle, de a táskákban Kandó szellemével és utasításaival utazott el a bizottság. Nem sokkal ezután, 50 esztendővel ezelőtt, otthonában, az íróasztalára borulva, holtan találtak rá.

Nem érhette meg nagy álmának beteljesülését, a maga tervezte fázisváltós villamos gépek üzembe állítását. 1932. augusztus 17-én már nélküle zajlott le a 40 001 számú villamosgép műszakrendőri próbája, és ezt követően a nagy jelentőségű Budapest—Hegyeshalom közötti villamosított fővonal megnyitása.

G. J.

Sármezey Endre tiszteletére

Emléktáblát avattak Mezőkovácsházán

Mezőkovácsháza-Felső megállóhely épületén december 5-én emléktáblát helyeztek el a községből származott *Sármezey Endre* vasútépítő mérnök tiszteletére. A magyar vasútépítés kimagasló alakjának nevéhez fűződik az alföldi első gazdasági vasút vonalainak kiépítése, amelyen ő vezette be — Magyarországon először — a motoros vasúti vontatást.

Sármezey Endre 1859-ben Mezőkovácsházán született. Elemi iskoláit szülőfalujában, középiskoláit Békéscsabán és Szegeden végezte kitűnő eredménnyel, majd a zürichi műegyetemen gépészmérnöki diplomát szerzett. Hazatérve a MÁV-nál helyezkedett el, ahonnan még abban az évben, *1882-ben az Arad—Csanád Egyesült Vasutak szolgálatába lépett.* 1883-ban rábízták a Mezőhegyes—Kétegyháza vasútvonal építését. Később más vasútvonalak építkezésének vezetését is ő végezte. Mint osztálymérnök, több pályafenntartási problémákat is megoldott — így többek között a kavicszsák okozta földcsuszamlás ellenszerét is kidolgozta. Állomásokon mélyfúrású, bővizű ártézi kutak fúrásával pedig biztosította a mozdonyok vízzel való ellátását. Tanulmányozta a vasútépítéssel kapcsolatos gazdasági kihatásokat. Elképzelése az volt, hogy a nehezen megközelíthető településeket is bekapcsolja a vasúti közlekedésbe. Ennek érdekében *kidólgozta a vidék viszonyaihoz alkalmazkodó 760 mm nyomtávú gazdasági vasút tervezetét.* Sármezey elképzelése éles visszhangra talált, de végül is 1894-ben megvalósult. Létrehozták az *Alföldi Első Gazdasági Vasút RT-ot*, amelynek első vonala 15 km hosszban még abban az évben átadásra került Mezőkovácsháza és Kupa között. *Mezőkovácsházán 400 m hosszú kitérővágány, őrház, mozdonyszín, fordítókorong, vízállomási kút, szénfészer és személyzeti lakás épült.*

Ekkor már Sármezey Endre a gazdasági vasút igazgató főmérnöke. Vezetése alatt egyre épülnek a vasútvonalak, közük a legjelentősebbek: *a Mezőkovácsháza—Békéscsaba, a Mezőkovácsháza—Kaszaper—Tótkomlós—Orosháza—Gyopárosfürdő, a Csanádapáca—Újkígyós—Békéscsaba, a Békéscsaba—Békés—Vésztő közötti vonalak.* Sármezey felismeri azt is, hogy a nagy súlyú, nehézkes és sok üzemanyagot fogyasztó mozdonyok helyett motorkocsikat kell üzemeltetni. Európai tanulmányútjáról hazatérve 1903-ban gőzmotoros kocsikkal kísérletezett, majd egy évvel később benzin elektromos motorkocsikra tért át. *1906-ban a milánói világkiállításon nagy sikert ért el vasúti motorkocsijával.*

Vasúti pályafutása alatt 30 évig dolgozott az Arad—Csanád Egyesült Vasutaknál, ahol üzemmérnök, építésvezető, igazgató, majd vezérigazgatóhelyettes — közben az Alföldi Első Gazdasági Vasút RT igazgató főmérnöke volt. 1912-ben megvált a vasúttól és Budapesten magánmérnöki irodát nyitott. De ekkor sem lett hűtlen a vasúthoz. Több vasútvonalat tervezett és szorgalmazta a Diesel-elektromos motorkocsik alkalmazását. *1939-ben halt meg Budapesten.*

Sármezey Endre emlékét őrző márványtáblát a szegedi igazgatóság és a mezőkovácsházi Hazafias Népfront-bizottság képviselői avatták fel.

G. J.

Élni így is érdemes

„Gondolj merészet és nagyot
és tedd rá életed
nincs veszve bármi sors alatt,
ki el nem csüggedett.”

Vörösmarty Mihály *„Keserü pohár”* című versének e szép gondolatát választották mottóul, a vasutas rokkantak alkotásaiból rendezett kiállítás szervezői. A közelmúltban megnyílt bemutatón a MÁV-kórház baleseti utókezelő, valamint a budakeszi MÁV Tüdőgyógyintézet ideggyógyászati és szocioterápiás osztály gondozottjainak munkáit tekinthetik meg az érdeklődők. A kiállításnak a Landler Jenő Járműjavító Üzem Művelődési Háza adott otthont. A tágas folyosón ízlésesen helyezték el a szebbnél szebb alkotásokat. Nem szokványos kiállítás ez, hiszen minden kép, szőnyeg, kerámia szobor készítőjének neve mellett az is ott áll, ki, milyen sérülést szenvedett. Tehát a tárgyak keletkezésének körülményei ugyancsak eltérnek a hagyományostól.

Galaschek Feri bácsi, a művelődési ház művészeti vezetője kalauzol végig a nem mindennapi alkotások között.

— *Kócsa Erzsikét jól ismertem* — áll meg néhány kerámia figura előtt. — *A Landler Járműjavítóban dolgozott. Szeretetre méltó ember. Kicsit meg is rendültem, amikor itt találkoztam a munkáival.*

Tovább haladva még egy ismerős névre hívta fel a figyelmemet.

— *Limbauer Ottóné ugyancsak a mi kollektívánk tagja volt. Jó, hogy legalább ily módon ad hírt magáról az egykori munkatársaknak, ismerősöknek.*

A többiekről kiderült, hogy az üzem dolgozói számára talán ismeretlenek, de a tárgyak mégis sok mindent elmeséltek alkotóikról.

Szabóné Székely Anna tájképei nyugalmat, derűt árasztanak. Csendélete harmóniát tükröz. Bár egyik lábát amputálták, festményei mégsem keserűségről, hanem az élet, a természet szeretetéről árulkodnak.

Várkonyi István sem mindennapi ember. Műkarral készített grafikái hihetetlen lelkierőről, mély érzelmi világról tesznek tanúbizonyságot. Ugyanezt mondhatom el *Tóthné Dallos Erzsébet* rajzairól is. Ő mindkét karját elveszítette, és ezért megtanult lábbal rajzolni, festeni. Igaz fenékig itta azt a bizonyos keserű poharat, de így is értelmes, tartalmas életet él. *Csinkovszki Józsefnek* egyik lábát és karját amputálták. Szinte hihetetlen, hogyan tudta oly ügyesen egymáshoz illeszteni azt a sok száz gyufaszálat, amelyből végül is egy csodaszép szélmalom készült. De akadt vetélytársa is *Bíró László* személyében, aki hurkapálcikából az Eiffel torony mását varázsolta a látogatók elé.

A már említetteken kívül még számos értékes tetszetős szőnyeg, szőttes és kötött holmiban gyönyörködhetnek az érdeklődők. Mi most a teljesség igénye nélkül csak néhány kiállító nevét és munkáját emeltük ki a sok közül. De valamennyi bemutatott tárgy előtt érdemes néhány percre megállni, elidőzni. Hiszen sok mindent elárulnak készítőikről. Számomra mégis *Haár József* vallomása mond el legtöbbet a rokkant, testileg, lelkileg egyaránt sérült ember önmagáratalálásról.

„Meglepő volt számomra, hogy az elfáradt idegrendszer kikapcsolódására gyógyszer helyett az idegnyugtató munkavégzés módszerével találkoztam” — írja a budakeszi szanatórium betege. A kollektív munka öröme és az egyéni teljesítmények, az alkotás gyönyörűsége ad új értelmet életüknek. Tenniakarás, hit, bizakodás érződik leveléből, amit azon a faragott szövőszéken helyeztek el, amelyet ő maga készített. A munka tehát újból és újból megmenti az embert. És persze nemcsak a munka, hanem azok az orvosok, ápolók, akik napról napra gondozzák a rokkant vasutasokat: *akik újra meggyőzték őket arról, hogy élni így is érdemes.*

(csik)

Alapító munkásőrök

Csik Sándor

Apja 1919-ben vöröskatonaként, a munkáshatalom védelméért fogott fegyvert. Anyja, a nőszövetség szervezője mindenben követte leendő életpárját. A Tanácsköztársaság bukása után azonban nehéz évek következtek. A meghurcoltatások után kijutott a minőstelenségből, a munkanélküliek sanyarú sorsából, de a hitüket nem tudták megtörni, hiszen egyszer már kézzelfogható közelségben látták a reményteljes jövőt és rendületlenül bíztak benne, hogy újra visszatér.

A túrkevei kubikus fiának már különb sorsot szánt az övénél. Arra biztatta, hogy tanuljon mesterséget. *Csik Sándor* cipészinasnak szegődött és a felszabadulás után a fővárosban próbált szerencsét.

S egyszer a mozdony füstje őt is megcsapta... Egy év híján éppen negyven esztendeje, hogy a MÁV kötelékébe lépett, különszerződéses — órabéres — vonatkísérőnek vették fel a ferencvárosi pályaudvarra.

A mozgalmas, új történelmet formáló négy évtized alatt, a messze ívelő pályán voltak kitérők, kisebb-nagyobb állomások. A felszabadulás Érsekújváron érte. Az újjáépítés lendülete megragadta lelkesítette és nagy tettekre sarkallta. Amikor hazalátogatott Túrkevére, segített a párt szervezésében, majd a rendőrség kötelékébe került és részt vett a rendteremtésben, a fegyverek begyűjtésében, a háborús bűnösök felkutatásában, a közbiztonság megszilárdításában. *De a szíve visszahúzta a vasúthoz és nemsokára újra a ferencvárosi pályaudvaron üdvözölhették a régi barátok.*

Ám az öröm, a régi volt idők felmelegített emléke tiszavirág életűnek bizonyult. A mozgalmas esztendők sodrában újabb állomást jelzett a szemafor: *a vezérigazgatóságra szólította a kötelesség.* Ez 1950-ben történt és azóta egyhuzamban a forgalmi szakosztályon dolgozik, jelenleg a menetrendi és a forgalomszervezési osztály helyettes vezetője.

Persze, eközben kemény próbákat kellett kiállnia. Szívósan tanul, nem könnyű körülmények között, mert a feszített munka mellett gyarapodott a család is. A két leány, és a két fiú nevelése bizony adott munkát otthon is éppen eleget. Azután a mozgalmi élet... Ferencvárosban a rendezőgárda parancsnokaként, a vezérigazgatóságon a honvédelmi szövetség aktivistájaként tevékenykedett, azután pártvezetőségi tagnak, majd alapszervezeti titkárnak választották és jelenleg is ebben a funkcióban munkálkodik a köz javára. Azaz e mellett még valami pluszt vállalt, hanem a viharos napokban, éppen negyedszázada.

Apja a tanácshatalom katonája volt, ő 37 esztendővel később a szocializmus védelméért fogott fegyvert. S nem tette le azóta sem. 1956 november derekán kezdték újjászervezni a pártot a vezérigazgatóságon. Ugyanott vállalt fegyveres szolgálatot a vasúti bázisok, az emberek nyugalma, az anyagi javak védelme érdekében. A kárcsak 1945 után, a rendőrség kötelékében, de itt önként, fizetség nélkül, mint annyi sok bajtársa.

Pedig ez korántsem volt akkor veszélytelen. A járőrökre tüzeltek az orvlövészek, dobtak közéjük kézigránátot és bizony nem egyszer szét kellett oszlatni a felheccelt tömeget, „begyűjteni” az úszítókat, éjszakánként felügyelni a kijárási tilalmat.

Mindez ma már megszépült emlék. Az akkori harcostársak, az alapítók közül csak hárman szolgálnak a munkásőralegységben: *Csányi Erzsébet, Tóth Péter* és ő, *Csik Sándor* szakaszparancsnok, a VI. kerületi Bokányi Dezső munkásőregységben. Tizenkét esztendeje szakaszparancsnok. Azóta többször elnyerték az egység kiváló szakasza címet. Voltak olyan évek, hogy háromszor egymást követően. Arra a kérdésre, hogy miért ragaszkodik a testülethez, így válaszol:

— *A biztonságérzetért. Azért, hogy rend, nyugalom, béke legyen ebben az országban.*

Hegedűs Ferenc

Pécsi igazgatóság

Újítási verseny és ötlethónap

A pécsi vasútigazgatóság területén tavaly szeptemberben újítási versenyt hirdettek a szocialista brigádok részére. A benyújtott 170 újításból a bizottság 69-et fogadott el, amelyből 56-ot már hasznosítottak. A tíz legeredményesebb brigádot jutalomban részesítették.

Első helyezést ért el a kaposvári üzemfőnökség *Győzelem* brigádja. Második a dunaújvárosi üzemfőnökség *Lenin*, harmadik pedig a bátaszéki üzemfőnökség *Landler Jenő* szocialista brigádja lett.

Novemberben az elbírálási jogkörrel rendelkező szolgálati főnökségeken *ötlethónapot rendeztek.* A pécsi igazgatóság 18 szolgálati főnöksége vett részt a versenyben. *A 646 ötletből 279-et fogadtak el.* Ebből 173-at újításnak minősítettek.

Kiemelkedő eredményt ért el a szekszárdi pályafenntartási főnökség, a dombóvári, a dunaújvárosi és a kaposvári üzemfőnökség. Az ötletek díjazására több mint 55 ezer forintot fordítottak.

Gyóni Béla

Kiváló társadalmi munkáért

Kitüntetett sportvezető

A Magyar Népköztársaság Minisztertanácsa *Tóháti Ferenc* részére, több évtizedes sportmunkájának elismeréséül a *Kiváló társadalmi munkáért* kitüntető jelvényt adományozta.

Megilletődötten nézte, forgatta kezében az elismerést. S aztán később — kicsit már oldottabb hangulatban — szívesen beszélt társadalmi munkájáról. Arról a munkáról, amelyet csak szívvel-lélekkel, önzetlenül lehet végezni.

Hogyan is kezdődött?

Régmúlt idők emlékei elevenednek fel, amikor „vallomást" tesz. Sokáig kézilabdázott és még 52 éves korában is focizott. A labdarúgást alig két éve hagyta abba, de csak azért, mert kellemetlen sérülést szenvedett. *Harminckét éve dolgozik a MÁV-nál.* A háború alatt kocsifelíróként kezdte Debrecen állomáson. Székesfehérvár, Rákosrendező következett, majd szíve ismét visszahúzta Debrecenbe. Huszonhárom éve dolgozik az igazgatóságon, jelenleg az üzemviteli osztály ügyintézője.

Társadalmi megbízatása csaknem egyidős a vasúti szolgálattal. A felszabadulás utáni években Debrecen állomáson tagja volt a szakszervezetnek, majd a területi bizottság sportmunkájának egyik irányítója, később sportköri elnökhelyettes, illetve elnök, és 1967-től a debreceni igazgatóság tömegsportfelelőse.

Az alapszervezetben héttagú társadalmi sportbizottság működik. Velük együtt látja el, szervezi azokat a sportfeladatokat, amelyek sokoldalúan színesítik a testedzést. A közös munka eredményeként többek között női kézilabda-csapattal, kispályás férfi labdarúgócsapattal, az MHSZ keretén belül működő lövészekkel, természetjáró és sakkszakkörrel büszkélkedhetnek.

A sporttal való foglalkozás — vallja a kitüntetett — *még a társadalmi munkában is egész embert kíván.* Elkötelezettség, szívós akarat és nagyfokú emberismeret, szeretet kell hozzá. No meg sok szabad idő. Hiszen sportolni csak munka után lehet, ehhez kell igazodniuk a vezetőség tagjainak is. A bizottság háromhavonként ülésezik, ekkor azonban csak részfeladatokat lát el. A munka jelentős hányadát a sportolási feltételek megteremtése, szélesítése, javítása, s az edzéseken, versenyeken való részvétel jelenti. Erről nem lehet lemondani.

— Milyen tervei, elgondolásai vannak?

— *Mindig olyanok, amelyek végrehajtása — közös megvitatás után — javítja, tovább fejleszti a munkahelyi tömegsport eredményeit, és erősíti a közösségi szellemet.* A vasútigazgatóságok között például debreceni kezdeményezésre rendeztek először kispályás labdarúgó-bajnokságot. *Debrecen, Budapest, Szombathely, Miskolc* és *Szeged* után, az idén *Pécsett* mérkőznek egymással a vasútigazgatóságok labdarúgócsapatai.

Persze a gondok egyben jelzik a tennivalókat is. Jelenleg az igazgatósághoz újonnan érkező fiatalok aktivizálása, sport iránti érdeklődésük felkeltése a legfőbb feladat. Ebben a munkában együtt működnek a KISZ-szervezettel. Szükség van a közös erőfeszítésekre, mert az idősebb korosztály nyugállományba vonulásával csökken a sportolók száma. A fiatalok egy része ugyanis közömbös a sport iránt.

A sportbizottság ezért módszert változtat. Míg korábban a szükséges adatokat az osztálybizottságok gyűjtötték össze, most a szervezőmunkához a bizalmiak segítségét kérik.

Pálinkás

Országos vívóbajnokság

Bronzérmes szolnoki lányok

A Magyar Vívó Szövetség Budapesten a Sportcsarnokban rendezte meg az országos ifjúsági és serdülő vívó csapatbajnokságokat. A 12 csapatot fegyvernemenként három négyes csoportba osztották. A csoportselők az „A", a másodikok pedig a „B" döntőbe jutottak. A döntő első hat helyezettje olimpiai pontot szerzett. Ott voltak a Szolnoki MÁV MTE képviselői is, akik közül az ifjúsági női tőrözők szerepeltek a legeredményesebben. A *Pusztai Ildikó, Balla Csilla, Feigl Erika,* összeállítású csapat a Salgótarjáni TC és a Központi Sportiskola legyőzésével az „A" döntőbe jutott. Ott azonban a folytatás már nem a legjobban sikerült, mert a Csepeltől és az Újpesti Dózsától egyaránt 5:4-es vereséget szenvedtek és ezzel bronzérmesek lettek. A bronzérmes ifjúsági női tőrcsapat edzője: *Köves Mihály.*

Az ifjúsági fiú tőrözők a „B" döntőbe kerültek és ott az ötödik helyet szerezték meg. A serdülő kardcsapat a „B" döntőben Gödöllő és a Budapesti Honvéd gárdáját legyőzve, negyedik lett. *A Szolnoki MÁV MTE fiatal vívói 9 olimpiai pontot szereztek szakosztályuknak,* ami szép sikernek számít.

SZEGEDI VSE

Előtérben az utánpótlás nevelése

A Szegedi Vasutas SE december 17-én tartotta meg évzáró ülését, amelyen *Halász Antal* ügyvezető elnök értékelte az egyesület munkáját, az egyes szakosztályok eredményeit és vázolta a soron levő feladatokat.

Mint elmondotta, a versenyzők összességében teljesítették a kitűzött célt, így az egyesület 1981-ben előbbre lépett. A kiemelt szakosztályok közül az atléták ismét jól szerepeltek: *ötven olimpiai pontot gyűjtöttek, s emelkedett a minősített sportolók száma is.* Versenyzőik 65 hazai és nemzetközi versenyen szerepeltek elismerésre méltóan. Közülük *Szabó Andrea, Visnyei Márta* és *Bolgár Tamás* teljesítménye emelkedett ki. A birkózók elmaradtak a várakozástól, a tervezett olimpiai pontoknak csak mintegy kétharmadát gyűjtötték össze. Ennek ellenére egy-két versenyző szép sikert könyvelhet el magának. A tájékozódási futók és a sakkozók munkájára a minőségi javulás volt a jellemző. Ugyancsak eredményesen szerepeltek a kosárlabdázók. A férfi és a női csapat az NB II-ben szerepel. A labdarúgók az 1981/82-es bajnokságban a megyében játszanak. Céljuk feljutni a magasabb osztályba. Erre minden feltétel adott.

A versenysport mellett fontos szerepet tulajdonítottak a tömegsportnak. Az 1981-es évben a korábbiaknak kétszerese, mintegy 8100-an vettek részt a különböző tömegsport-versenyeken.

A feladatokról szólva az ügyvezető elnök az utánpótlás nevelését jelölte meg a legfontosabb teendőnek. Ennek érdekében a város több általános és középiskolájával megállapodásokat kötöttek.

G. J.

Felszabadulási lövészverseny

A miskolci körzeti üzemfőnökség MHSZ-szervezete Miskolc város felszabadulása 37. évfordulójának tiszteletére december 8—9-én lövészversenyt rendezett az üzemfőnökség szocialista brigádjainak részére a Csokonai úti lőtéren. A versenyen 36 brigád 140 taggal képviseltette magát.

Eredmények; férfi egyéni: 1. *Bodnár István,* 2. *Kókai Sándor,* 3. *Járdán Sándor.* Női egyéni: 1. *Futó Jánosné,* 2. *Szakolczainé Szabó Erzsébet,* 3. *Nyitrainé Bodrogi Gertrúd.*

Csapatban: 1. Május 1. szocialista brigád (leltárcsoport), 2. T. A. Edison szocialista brigád (villamosutazók), 3. Petőfi Sándor szocialista brigád (dízelműhely).

Az egyéni helyezettek tárgyi, míg a csapatban elért első három helyezett oklevél díjazásban részesült.

HÍREK

BÚCSÚ A VASÚTTÓL

A rákosrendezői üzemfőnökség Hámán Kató vontatási üzemegységében december 4-én ünnepséget rendeztek annak a negyven vontatási dolgozónak a tiszteletére, akik 1981-ben mentek nyugdíjba. A főnökség gazdasági és társadalmi szerveinek vezetői a nyugalomba vonulók házastársát is meghívták.

Az ünnepelteket a gazdasági és a társadalmi szervezetek vezetői köszöntötték, méltatva több évtizedes munkásságukat, helytállásukat, majd átadták a szakszervezeti bizottság ajándékait.

— **Télapó-ünnepség.** Első alkalommal rendezett Télapó-ünnepséget a dombóvári építési főnökség és a gépállomás KISZ-alapszervezete decemberben. Az ünnepségen a helyi József Attila Általános Iskola úttörői szórakoztatták a gyerekeket, majd a szakszervezeti bizottság ajándékcsomagjait a feldíszített fenyőfa alatt a Télapó adta át a kicsiknek.

— **Társadalmi munka.** Gyékényes állomás dolgozói a közelmúltban 1356 óra társadalmi munkát végeztek a szolgálati helyeken. Az ezért járó 14 300 forintot a MÁV Kórház baleseti utókezelő osztálya csekkszámlájára utalták át.

— **Nyugdíjasok búcsúztatása.** A terézvárosi pft. főnökség társadalmi és gazdasági vezetői a monori GMPSZ VII-es telephelyén bensőséges ünnepség keretében köszöntötték a több évtizedes munka után nyugdíjba vonuló Dóra Lajos előmunkást, Révai János tvg-vezetőt, valamint Petró János és Szilágyi János pályamunkásokat. Szőnyi János vezető pályamester mondott köszönő szavakat a nyugdíjba vonuló munkatársaknak, majd átadták a szakszervezeti bizottság ajándékát.

— **Családi est.** A nagykanizsai vasutas művelődési ház ifjúsági klubja a közelmúltban családi estet rendezett a vasutas fiatalok és családtagjaik részére. A megjelent hatvan vendéget a vacsora után cigányzenekar szórakoztatta.

— **Találkozó.** A pécsi területi szakszervezeti bizottság nyugdíjas csoportja az év végén találkozót rendezett a szociális épület tanácstermében, amelyen Hornyák István, a pécsi körzeti üzemfőnökség vezetője köszöntötte a megjelenteket. Utána kultúrműsorral szórakoztatták a nyugdíjasokat.

— **Véradás.** A miskolci körzeti üzemfőnökség vontatási üzemegységének vöröskeresztes szervezete december 27-én véradónapot rendezett a vontatási dolgozók részére. 153-an összesen 54 liter vért adtak térítésmentesen.

— **Nyugdíjastaggyűlés.** A szegedi körzeti üzemfőnökség nyugdíjas csoportja december 29-én taggyűléssel egybekötött nyugdíjas-találkozót rendezett a MÁV nevelőintézet dísztermében. A megjelent idős vasutasokat Lóki Béla, a körzeti üzemfőnökség vezetője tájékoztatta az igazgatóság és az üzemfőnökség munkájáról, a vasút előtt álló feladatokról. Utána Kondász István, a nyugdíjascsoport elnöke számolt be az elmúlt évben végzett munkáról, majd hét 90 éven felüli nyugdíjasnak segélyt adott át. Utána kultúrműsorral szórakoztatták a vendégeket.

Halálozás

Elhunyt Wacker Ferenc nyugdíjas mérnök főtanácsos, a KPM Vasúti Főosztály 2. szakosztályának volt dolgozója, aki 1969-ben került nyugállományba. Ezt követően 1980-ig a budapesti, vasútigazgatóság szakkönyvtárosaként dolgozott. Wacker Ferenc 38 évet szolgált a MÁV-nál. Munkájáért számos kitüntetést kapott. A halál 78 éves korában érte. Hozzátartozói, munkatársai január 8-án sírfokon kísérték utolsó útjára.

Baráti beszélgetés

pályakezdő diplomásokkal

A szegedi igazgatóság vezetői a közelmúltban baráti beszélgetésre hívták meg az 1979—81-ben végzett diplomás fiatalokat. Arra voltak kíváncsiak; hogyan illeszkedtek be az új környezetbe, miként érzik magukat a vasúton és milyen kérdések, problémák foglalkoztatják őket.

A találkozó bevezetőjében *Szabó Gyula,* az igazgatóság személyzeti és oktatási osztályának vezetője utalt arra, hogy a meghívott fiatalok nagy része, mint a MÁV ösztöndíjasai tanultak a felsőoktatási intézményekben. *Taníttatásukra az igazgatóság közel egymillió forintot fordított.* Hogy e befektetés mennyiben térült, illetve térül meg, ez a fiataloktól függ — hiszen ők alkotják majd a vezetői utánpótlást. Természetesen, addig az elméleti tudás mellé kellő gyakorlati ismereteket is kell szerezniök. De szükséges az is, hogy a munkahelyeken megfelelő kapcsolatot alakítsanak ki az ott dolgozókkal és minél hamarabb beilleszkedjenek a vasutasközösségbe.

A fiatalok közül többen elmondották munkahelyi tapasztalataikat, a gyakorlati munkában elért eredményeiket. Többen érdeklődtek a továbbtanulási lehetőségekről, a családalapítást elősegítő lakásgondok megoldásáról. A fiatal pályakezdők őszintén felvetették azokat a gondokat is, amelyek akadályozzák a folyamatos munkát.

Lovász Lázár vasútigazgató biztosította a fiatalokat arról, hogy továbbra is segítik munkájukat.

G. J.

A MI HUMORUNK

— Mit gondol, miért van sokkal több szerencsétlenség az utakon, mint a vasúton?

— Két okból. Először: egyetlen mozdony sem próbálta soha megelőzni a másikat. Másodszor: látott-e valaha is olyat, hogy a mozdonyvezető menet közben csókolódzott volna a fűtővel?

★

— Asszonyom, vasúti jegye nem érvényes a gyorsvonatra.

— Akkor szóljon a mozdonyvezetőnek, hogy hajtson lassabban.

★

A gyorsvonat majdnem egyórás késéssel fut be a pályaudvarra. Egy utas méltatlankodik: — Télen percnyi pontossággal közlekedik ez a vonat, s mi lehet az oka, hogy ebben a ragyogó nyári forróságban ilyen sokat késett?

— A fizika alaptörvénye! — vágja rá nyomban az előzékeny kalauz. — Tetszik tudni, a sínek a nagy melegben kinyújtózkodnak, és ezért a vonatnak az útja is meghosszabbodik.

★

A vasúti fülkében ül egy szemmel láthatóan beborozott férfi. Amint a vonat egy állomásra ér, kinéz, megcsóválja a fejét, s az orra alatt motyogja: — Szörnyű!

A szemben ülő utas kíváncsian megkérdi:

— Miért mondja minden állomáson, hogy szörnyű?

— Egyre bizonyosabbá válik előttem, hogy rossz vonatra szálltam.

★

Az állomásfőnök megkérdezi a kalauztól:

— Szabó kartárs, hisz maga a túlvilági életben?

— Miért kérdi?

— Mert a maga nagybácsija, akinek a temetésére tegnapelőtt kért egy nap eltávozást, most telefonhoz hívja.

Dénes Géza gyűjtése

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Az ötnapos munkahét bevezetése óta bevezetett módszer. 13. Nemesgáz. 14. Női név. 15. Tó az USA-ban. 16. Röviden indul. 17. ... Bertalan (1812—1869) Kossuth miniszterelnöke. 18. Mázol. 19. Olaj páratlan betűi. 21. Régi újság címe. 23. R. D. 24. Heves megyei község. 26. Nyílzáporban megtalálható. 27. Vissza: az autó fontos része. 29. Kis fémtartály. 31. Már nem kisfiú. 33. Európa és Ázsia. 35. Mozdulatlanul. 36. Keverve rúg. 37. Utánzó. 38. Bolti árban van. 39. Mexikói félsziget. 41. Lepakolok. 43. Pozsonyi sportegyesület. 45. Zenében, szomorúan. 46. ... Béla, a Tanácsköztársaság egyik vezetője. 47. Kevert dán. 49. Menyasszony. 50. A gallium vegyjele. 52. Utolsó posta. 53. Zeke közepe. 55. Ölel magánhangzói. 56. A tűzhely sütője, németül. 58. Lenin ellenfele volt. 60. Gyilkolt. 61. Tó a Szovjetunióban. 63. Idegen férfinév. 64. Latin üdvözlés.

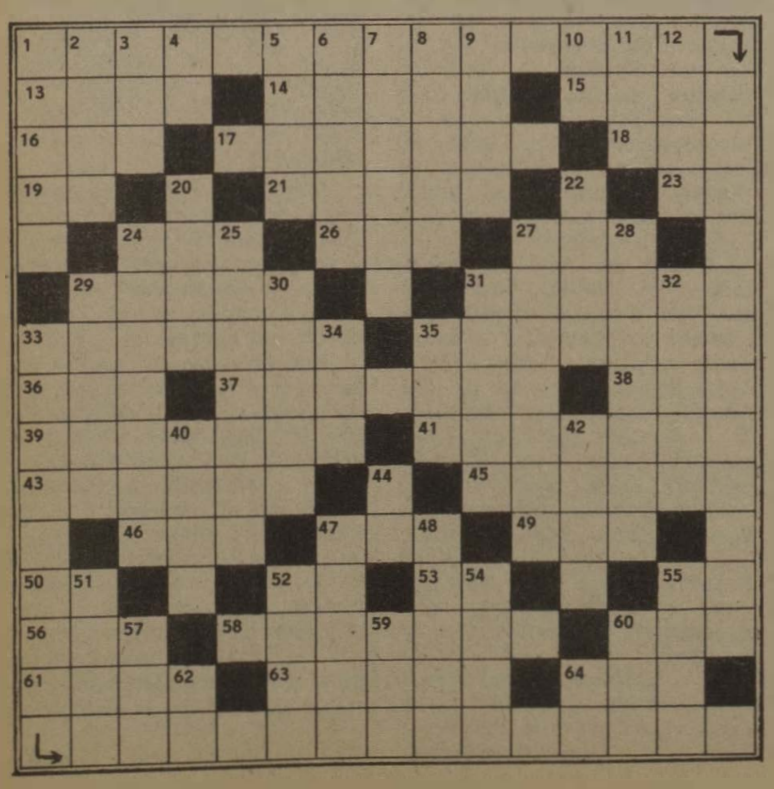
Függőleges: 1. ... Jack, brit birodalmi lobogó népes neve. 2. Város az NDK-ban. 3. Vízi állat. 4. Személyes névmás. 5. Halfajta. 6. Kést köszörüli. 7. Egy szovjet város lakója. 8. Vissza: lángész. 9. Csípet a kígyó. 10. Tiltószó. 11. Község Heves megyében. 12. Állat, németül. 20. Lábán, de végtelenül. 22. Veszedelme. 24. A labancok ellenfelei. 25. Portugália régi lakója volt. 27. Titkos bűnszövetkezet Nápolyban a 16—19. században. 28. Fából készült embervontatta kocsi. 29. Régi magyarok mitikus madara. 30. Zökkenőmentesen. 31. Világtáj. 32. Kevert sátor. 33. A gyorsabb rakodást segíti. 34. A. I. N. 35. A nyakat melegíti. 40. Veszti az értékét. 42. Fordított dal, dallam. 44. Juttat. 47. Kórházi alkalmazott. 48. Nem nektek. 51. Levegővel kapcsolatos görög szóösszetétel. 52. ... Tivadar, neves színész volt. 54. Nem Nagyé. 55. Derék, terhes ember. 57. Fordítva már. 59. Mók ikerszava. 60. Tulajdona. 62. Éneklő hang. 64. Nevelő.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 33.

Beküldési határidő: 1982. február 1.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A folyamatban levő beruházások befejezésének meggyorsítása.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 25—26. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Halász Gézáné, Miskolc, Ihász Kovács S. u. 10.; Szilvássy László, Kemecse, Vöröshadsereg u. 49.; Dienes Rózsa, Budapest, Hernád u. 7.; özv. Pabotai Lászlóné, Békéscsaba, 1819-esek tere, MÁV-ép., A. lk. IV.13.; Kalosó Gyula, Balassagyarmat, Petőfi u. 3.



Lakáscsere

Elcserélném szombathelyi belvárosi három szoba összkomfortos, felújított, kitűnő állapotban levő MÁV-bérlakásomat budapesti hasonlóra, esetleg kisebbre. Érdeklődni lehet telefonon: 401-396, Horváth Csaba (munkaidő alatt).

Elcserélném budapesti háromszobás komfortos, 100 négyzetméteres, telefonos MÁV-bérlakásomat két szoba komfortos vagy egy szoba, két félszoba komfortos bérlakásra. Érdeklődni lehet: Kiss István, telefon: 152-278 délután 6—8 között.

Elcserélném kudányhalászi pályamesteri lakásomat — mely két szoba, konyha, kamra, fürdőszoba, pince, nyári konyhából áll, 500 négyszögöl bekerített veteményeskert, baromfiólak tartoznak hozzá — hasonlóra Salgótarján és Aszód vasútvonalán. Minden megoldás érdekel. Cím: özv. Bódi Istvánné, Ludányhalász vasútállomás.

Elcserélném szolnoki egy plusz két félszobás összkomfortos MÁV-bérlakásom budapesti MÁV- vagy tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. Hármas csere is érdekel. Váry Ottó, Szolnok, Mátyás kir. u. 2. 5000. Telefon: 01/17-62 vagy 343-935.

Elcserélném MÁV-lakótelepi másfél szobás MÁV-bérlakásomat kis alapterületű szoba, konyhára. Levélcím: Virágh, 1155 Budapest, Rákos u. 102. X. em. 60.

Elcserélném budapesti két és fél szobás komfortos, telefonos zöldövezeti, zártkertes, gépkocsi-tárolási lehetőséggel rendelkező MÁV-bérlakásomat soproni egy és fél, vagy egy plusz hallos, lehetőleg telefonos, gépkocsi-tárolási lehetőségű, komfortos lakásra MÁV-dolgozóval. Telefon: 643-128.

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 — 11 859 82—51. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVI. ÉVFOLYAM, 2. SZÁM ÁRA: 1,30 FORINT 1982. JANUÁR 25.

A TARTALOMBÓL:

Közelebb a munkahelyhez (2. oldal)

Az útkereső nyíregyháziak (4. oldal)

Bevált életfilozófia (5. oldal)

Munkavédelem (6. oldal)

A JÖVEDELEM MÉRTÉKE, A VÉGZETT MUNKA FÜGGVÉNYE

A központi vezetőség elfogadta a MÁV 1982. évi bérpolitikai intézkedéseit

Tanácskozik a központi vezetőség, Gyócsi Jenő elnök ismerteti a napirendet

Szakszervezetünk központi vezetősége január 14-én, a MÁV Vezérigazgatóság konferenciatermében tartotta ezévi első ülését. Az elnökségben helyet foglalt *Szűcs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója, *dr. Sárvári László*, a KPM főosztályvezetője, *Gyócsi Jenő*, a vasutas-szakszervezet elnöke. *Kajcsa József* és *Feleki Pál* alelnök, *Koszorús Ferenc* főtitkár, *Tolnai Ildikó* és *Szemők Béla* titkár, *Mester Alajos* MÁV-vezérigazgatóhelyettes, *Nagy Károly*, a MÁV Vezérigazgatóság pártbizottságának titkára, *Oroszvári László*, a GySEV vezérigazgatója, *Széles Péter*, az Utasellátó Vállalat gazdasági igazgatója, és *Bedi Gyula*, a SZOT szervezési és káderosztályának munkatársa.

Az ülést *Gyócsi Jenő* elnök nyitotta meg. A napirendek ismertetése, illetve elfogadtatása után, az első napirendi pont keretében, *Szemők Béla*, a központi vezetőség titkára tájékoztatta a testületet a MÁV, a GySEV és az Utasellátó Vállalat 1982. évi tervéről, s a tervek teljesítését elősegítő szakszervezeti feladatokról.

Mivel a MÁV tervét lapunk előző számában már ismertettük, ezúttal csak a főbb mutatókról, majd a GySEV és az Utasellátó tervéről adunk rövid áttekintést.

A MÁV a személyszállításban — az utóbbi évekhez viszonyítva ezúttal először — a bázisszinten, *270 millió utas elszállítását tervezi.* Ez azonban korántsem jelent kevesebb munkát. Ellenkezőleg, ez az utasok megtartása érdekében a személyszállítás színvonalának jelentős emelését követeli meg.

Az áruszállításban kismértékű növekedéssel számol a terv. *A 131 millió tonna áru és a 24,4 milliárd árutonna-kilométer az előző évinél 1,6, illetve 2,4 százalékos növekedést jelent.* Az ismert körülményeket is szem előtt tartva, ezt az árumennyiséget aktív kereskedelmi politikával kell megszerezni, s az elegytovábbítási, a rendezőpályaudvari, valamint a határállomási munka javításából nyerhető kapacitástartalék felhasználásával kell elszállítani.

A vállalati tervek legnagyobb érdeklődésre számot tartó fejezete kétségtelen a beruházásokkal, a fejlesztésekkel foglalkozó rész. *Erre az évre 7,322 milliárd forinttal kell számolni, melyből beruházásokra 6,455 milliárd forint fordítható.* Szociális ellátásra 1,773 munkavédelemre 1,333 milliárd forint jut, hogy csak a fontosabb adatokat soroljuk fel.

Szemők Béla titkár

A GySEV a személyszállításban 1,3 százalékos növekedést tervez, míg az áruszállításban — az egyes export-import üzletek előre jelzett elmaradása miatt — némi csökkenéssel számol. A vasúti tevékenységnél *104,3 millió forint elérését tűzték célul.* Ez a vállalati nyereség 45,9 százalékát jelenti.

A GySEV-tevékenységet ebben az évben is a változó gazdasági szabályozókhoz és a külgazdasági, továbbá a nemzetközi helyzethez maximálisan alkalmazkodó, vállalati gazdálkodás jellemzi. Az alaptevékenységet továbbra is mellék-tevékenységekkel — *vámáruraktározás, konténerszállítmányozás,* idegenforgalom és *vendéglátás* — egészítik ki.

Az *Utasellátó Vállalat* ebben az évben 2,21, illetve 2,23 milliárd forint árbevétellel számol. Ennek érdekében továbbfolytatják a rugalmas, a keresletlehez jobban alkalmazkodó árpolitikát. A nyereséget a két variációnak megfelelően *63—70 millió forintban tervezik.*

A szociálpolitikai célkitűzések között első helyen a munkához közvetlenül kötődő feltételek biztosítása szerepel. A munkavédelmi célkitűzések pedig elsősorban a fokozott balesetveszélyes munkahelyek felszámolására irányulnak. Erre a célra *a múlt évi 76 millióval szemben 90 millió forintot irányoztak elő.*

Szemők Béla a vállalatok tervének vázlatos ismertetése után a szakszervezeti szervek termelést és gazdálkodást segítő tevékenységéről beszélt. Egyebek között felhívta a figyelmet: *a középirányító szervek és az alapszervezetek mindenütt kezdeményezzék, hogy a partner gazdasági vezetők ismertessék a kollektívákkal a terv részleteit, a követelményeket, továbbá azt, hogy ezekhez milyen érdek fűződik.* Erre azért van szükség, mert a munkahelyekig lebontott tervekre kell épülni a munkaverseny-vállalásoknak és az újítási feladatterveknek. Kezdeményezzék továbbá, hogy a végrehajtás mikénti feladatai

(Folytatás a 3. oldalon)

Szakszervezeti aktivisták új rendszerű továbbképzése

December végén befejeződött a szombathelyi területi szakszervezeti bizottság új rendszerű továbbképzésének első szakasza. Celldömölkön negyven munkavédelmi felelős és kultúrbizottsági tag végezte el levelező úton a négyhetes továbbképzés első felét. A vasútigazgatósághoz, a járműjavítóhoz, a celldömölki építési főnökséghez, a GySEV-hez és az Utasellátóhoz tartozó aktivisták három hetente egy-egy alkalommal találkoztak. Közös előadást hallgattak általános témákról és külön-külön foglalkoztak a szakmai kérdésekkel.

A sikeres írásbeli és szóbeli vizsgák után most januártól a balatonkenesei oktatási központban folytatódik a szakszervezeti tisztségviselők bentlakásos továbbképzése.

Sz. J. I.

1,3 millió tonna árura

Előszállítási megállapodás huszonkét fuvaroztatóval

A budapesti vasútigazgatóság kereskedelmi szakemberei, minden eddigit felülmúlva, huszonkét vállalattal, *mintegy 1 millió 300 ezer tonna áru előszállítására kötöttek megállapodást.* Igaz, a kampányban résztvevő fuvaroztatók száma az idén tízzel kevesebb, ám a mennyiség 100 ezer tonnával több. Ez egyrészt annak tulajdonítható, hogy az igazgatóság területét csökkentették, másrészt az idén a MÁV háromról négy hónapra hosszabbította meg az előszállítás időszakát.

Kucsera Károly, az igazgatóság üzemviteli osztályának vezetőhelyettese elmondta, hogy már novemberben megkezdték a szerződéskötéseket. Erre azért volt szükség, mert legtöbb vállalat januártól tért rá az ötnapos munkahétre, következésképpen ennek megfelelően *előre kellet koordinálni a kocsik elosztását.* A cél természetesen így is az, hogy a hét minden napján, lehetőleg egyenletesen rakodjanak. A fuvaroztatók igényeinek kielégítése érdekében, az igazgatóság kereskedelmi szakemberei bővítették az ezzel kapcsolatos információk cseréjét, mind a külszolgálati főnökségekkel, mind pedig a fuvaroztatók illetékes vezetőivel.

S. R.

December végére

Selypen véget ért a répakampány

Selypen befejeződött a cukorrépa feldolgozása. A kampány szeptember 5-től december 28-ig tartott. Ez idő alatt 9968 kocsiban 350 ezer tonna répa érkezett a gyárba. Ez a mennyiség 44 ezer tonnával volt több az 1980. évinél.

Nagy munka hárult a vasutasokra. Tavaly csak tizenkét nyugdíjas vett részt a kampányban. Növelte a gondot a létszámhiány is. A selypi vasutasok azonban — szabad idejüket is feláldozva — dolgoztak, hogy folyamatos legyen a répaszállítás.

A múlt évet összegező gyorsmérleg szerint

A MÁV 130,6 millió tonna árut és 272,5 millió utast szállított

Kielégítően alakultak az áruszállítás minőségi jegyei

Decemberben még a hirtelen beköszöntött téli időjárás sem tudta megtörni a vasutasok őszi forgalmi munkalendületét. A vasút ugyanis az év utolsó hónapjában

10 millió 164 ezer tonna árut szállított.

Ezzel a bázishoz és a tervhez viszonyítva 102,5 illetve 97,6 százalékos teljesítést ért el. A bázishoz viszonyított többletszállítás (232 ezer tonna) közel egynapi berakásnak felel meg.

Az összes áruszállításon belül a belföldi szállítás 4,5, az export küldemények volumene 12,3, az import áruk mennyisége pedig 2,9 százalékkal volt több, mint 1980 azonos időszakában. Ezzel szemben a tranzitot, hasonlóan a megelőző hónapokhoz, továbbra is csökkenő tendencia jellemezte.

A kocsiigényes áruvolumen

a bázisbelinél 4,4, a tervezettnél pedig 0,5 százalékkal volt több.

A kocsiigényes áruszállításon belül, az igényeknek megfelelően, szénből 1,9, kőből 7, kavicsból 145,4, téglából 8,3 és cukorrépából 16,4 százalékkal többet, míg mészből 14,2, cementből 13,6, cementgyártmányokból 63,2, műtrágyából 4,3 és tüzifából 43,9 százalékkal kevesebbet szállított a vasút, mint egy évvel korábban.

A decemberben szállításra feladott élőállat-küldemények a bázisértéknek több mint háromszorosát tették ki. Ezen belül a belföldi fuvarozás 124,3 százalékkal, az export szállítás pedig három és félszeresére emelkedett.

A könnyen romló áruk megrakott teherkocsiban kifejezett mennyisége 21,2 százalékkal, ezen belül a belföldi 9,6, az export szállítás pedig 25 százalékkal nőtt.

A záhonyi átrakótérség belépő forgalma a bázishoz viszonyítva kismértékben (1,5 százalékkal), kilépő forgalma pedig 5,2 százalékkal csökkent.

Az áruszállítás minőségi jegyei is sokat javultak. Ezt tükrözi, hogy az időre ki nem állított teherkocsik száma 15,5, a géprevárási esetek 8,5, a vonatácsorgások 29,9, a belföldi vonatfelosztási esetek mennyisége pedig közel 50 százalékkal kevesebb volt, mint az előző év azonos időszakában.

A minőség javulását tükrözi az is,

hogy a rakott teherkocsi-érkezés 6,6 százalékos emelkedése mellett a kirakatlan teherkocsi maradvány napi átlaga csupán 2,1 százalékkal nőtt.

A kirakatlan maradvány kedvező alakulása egyrészt a szállíttató felek kirakási tevékenységének élénkülésével, másrészt a kiszolgáló állomások munkájának javulásával függ össze.

A munkát befolyásoló téli időjárás ellenére is kielégítően alakult a járművek kihasználása. A teherkocsik időbeli kihasználása 2 százalékkal, árutonna-kilométerben kifejezett termelékenysége pedig 6 százalékkal volt jobb, mint 1980 decemberében. A tehervonati villamos és nagy Diesel-mozdonyok napi hasznos futásteljesítménye a bázisszinten alakult, a kis Diesel-mozdonyoké pedig 3,4 százalékkal nőtt.

Jól gazdálkodtak a vasutasok a hálózaton dolgozó idegen teherkocsikkal is. Ezt jól szemlélteti, hogy decemberben a devizaközvetítést kifejező teherkocsi egyenleg a bázisbelinek közel 25-szörösére emelkedett.

Előzetes adatok szerint

a vasút decemberben 23 millió 944 ezer utast szállított,

s ezzel a bázist alapul véve 103,2, a tervhez viszonyítva pedig 96 százalékos teljesítést ért el. Az utaskilométer-teljesítés várhatóan 103,3, illetve 96,7 százalék lesz.

Az elmúlt évben — még nem végleges adatok szerint — a MÁV 130 millió 600 ezer tonna árut szállított, s ezzel a bázishoz viszonyítva 101,1, a tervhez képest pedig 98,2 százalékos teljesítést ért el. Az elszállított utasok száma 272,5 millió volt, amely a bázisszintnél közel 7, a tervezett értéknél pedig 15,4 millióval kevesebb.

Közművelődés

Közelebb a munkahelyhez

— Nem az emberekben van a hiba, hanem a módszereinkben — mondta találóan az egyik vidéki művelődési intézmény igazgatója, amikor a közömbösségről, érdektelenségről volt szó. Arról, hogy a bejáró vasutasok művelődését a munkahely nehezen tudja segíteni, mert többnyire leköti és kielégíti őket a ház körüli kertészkedés, gazdálkodás.

Bele kell-e nyugodni a sikertelenségbe, ha a közművelődési feladatok ellátása közben, „objektív" akadályokba ütközünk? Valljuk meg: *szép számmal vannak még olyan felelős beosztású emberek, akik rögtön indokolják, hogy mit miért nem lehet.* Sorolják az okokat, amelyek náluk — másutt is —, állandó problémát jelentenek. Ilyenek: a bejárás miatt nehéz mozgósítani, nincs idő a művelődésre, az anyagi ösztönzés nem megfelelő a tanulási kedv felkeltésére, az igénytelen családi háttér fékezi a munkahelyi erőfeszítéseket, a szétszórt, távol levő munkaterületek nehezítik a dolgozókkal való személyes találkozást, a meggyőzést, a nevelő munkát.

Való igaz, ezek korlátozhatják a munkát. Csakhogy: érdemes megfigyelni, hogy akik a *„miért nem lehet"* szemlélettel kezdenek a közművelődési téma tárgyalásához, ritkán jutnak el a *„hogyan lehet"* kérdés elemzéséhez. Pedig a nehéz, bonyolultnak látszó feladatokat, sokszor egyszerű módszerekkel is sikeresen meg lehet oldani. Néhány példa ennek illusztrálására.

Nehéz a bejárókat a művelődési házhoz szoktatni — lehet hallani szinte mindenütt. Valóban nehéz, de nem lehetetlen. Emberközelség, jó munkastílus, ha szükséges, módszerváltás kell hozzá. A békéscsabai klubkönyvtári igazgatónője például, elképzelhetetlennek tartja munkáját üzemlátogatás nélkül. Hetenként egy-két alkalommal, rendszeresen látogatja a csomópont szolgálati főnökségeit, hogy erősítse kapcsolatait a munkahelyi vezetőkkel és a dolgozókkal egyaránt. Tapasztalatai szerint, a személyes találkozások azért is hasznosak, mert közvetlenebbül, őszintébben felszínre jön: *mi érdekli az embereket?* Az ismert érdeklődési körökhöz aztán, már gyorsabban tudják igazítani a lehetőségeket is. A múlt évben például, igény mutatkozott gépkocsivezetői tanfolyamra és gyermekrajzkiállításra. Mindkettő jól sikerült, s a látogatottság azt bizonyította, hogy még a bejárók is meg tudtak jelenni az őket érdeklő rendezvényeken.

Néhány hónappal ezelőtt, a miskolci területi szakszervezeti bizottság kulturális-, agitációs, propagandabizottságának kihelyezett ülésén ugyancsak az emberi kapcsolatok fontosságáról volt szó. Én, például — mondta a bizottság egyik tagja, aki munkaterületén főbizalmi és propagandista — soha nem mondom az embereknek: *most politikai oktatás van. Ebédszünet közben oda ülök közéjük és csak én tudom, hogy beszélgetés közben előre tervezett témát érintek.* Tíz perc múlva már egymás szavába vágva vitatkoznak. Aztán, az oktatásra kijelölt napokon, az emberek csodálkoznak a legjobban, hogy erről már beszéltek valahol.

Író-olvasó találkozót szerveztünk — szól egy másik terület társadalmi aktivistája. *De úgy, hogy kivittük az írót a munkahelyre.* Az emberek olajos, piszkos ruhában összeültek, az író újságpapírral letakart széken közéjük telepedett, és csodálatosan jól sikerült beszélgetés zajlott le.

Lehetővé kellene tenni — hangzott egy másik javaslat —, hogy a művelődési bizottságok tagjai részt vehessenek a szocialista brigádértekezleten, és legalább 5 percig beszélhessenek a közművelődésről.

Emberközelség — mondta a vidéki művelődési intézmény igazgatónője —, szavakban és tettekben egyformán fontos. Konkrét esetekben hozzásegít bennünket a helyzet gyors felismeréséhez, és a megfelelő módszer alkalmazásához. Miskolc-Tiszai pályaudvaron például, alig adták át rendeltetésének az új szociális épületet, amely egyúttal oktatási bázis is, az üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának nagyszerű ötlete támadt: *a kihasználatlan, hatalmas előcsarnokban letéti könyvtárat helyeznek el.* Az elgondolást az indokolta, hogy napjában több százan megfordulnak az épületben, s a várakozással töltött szabad idő kellemesebb, hasznosabb is, ha olvasással töltik. Az ötletet a *Vörösmarty Művelődési Ház* segítette megvalósítani. Januártól négy szekrényben felszerelt könyvespolcok kínálgatják a — főleg szépirodalmi témájú — olvasnivalót, és remélhetőleg mindig lesznek érdeklődők, akik egy-egy könyvvel a kezükben, megpihennek majd a kialakított olvasósarokban.

A munkahelyek összehangolt együttműködése, közvetlenebb kapcsolatteremtése is jól segíti az újabb módszerek kibontakozását. Olyan módszerekét, amelyek megszüntetik a szolgálati főnökségek elszigetelt intézkedéseit, s helyettük közös cselekvésre ösztönöznek. *Ilyen volt nemrégiben, a debreceni klubkönyvtárban lezajlott tanácskozás, ahol a csomópont gazdasági, mozgalmi vezetőinek képviselői, a klubkönyvtár és a területi szakszervezeti bizottság kulturális-, agitációs-, propagandabizottságának vezetője a fiatalok művelődésének lehetőségeit mérlegelte.* A kezdeti lépéseket, amelyek jószándékról, cselekvő készségről tanúskodtak, természetesen követnie kell az elképzelések gyakorlati megvalósításának is.

Hasonlóan jó együttműködés tapasztalható a pécsi vasútigazgatóság és a pécsi Városi Tanács között. A két szerv — együttes munkával — újfajta módon segíti a közművelődést. Terveik szerint, *a Mecsek expresszen állandó jelleggel, olyan fotókat helyeznek el, amelyek Baranya megye és Pécs város nevezetességeit mutatják be az utazóközönségnek.*

A példákat lehetne tovább sorolni. Jóllehet ezek nem egyedüli módszerek. Arra azonban alkalmasak, hogy bizonyítsák: ha nem „langyosan", és lemondóan foglalkoznak a közművelődéssel, az akadályok is könnyebben leküzdhetők.

Pálinkás Katalin

Vasutas kereskedelmi-társadalmi ellenőrök

A fogyasztók érdekeit védik

Kevés feladat van, ami olyan közelről érint bennünket, mint a vásárlás. Nincs nap, hogy többször is ne mennénk be valamit venni egyik vagy másik boltba. Gyerek, kamasz, felnőtt, öreg, vásárlók vagyunk mindnyájan. A mi érdekeinket is védik azok a szakszervezeti aktivisták, akik a társadalmi-kereskedelmi ellenőr megbízatást elvállalták és becsülettel végzik éveken át. Ilyen *Petrovszki Mihály*, a békéscsabai üzemfőnökség vonatvezetője, az itteni ellenőrök csoportvezetője.

— Nálunk ennek a munkának nagy hagyománya van, jó magam már nyolc éve csinálom. Békéscsabán harmincan vagyunk öt csoportban: a vontatásnál és a forgalomnál, de vannak orosháziak, gyomaiak, és lökösháziak is köztük.

Tavaly 240 ellenőrzést végeztek, s 30 szabálysértési eljárást kezdeményeztek. Hogy pontos és tárgyilagos legyen az ellenőrzés, ahhoz legalább két feltétel kell: az ellenőrök ismerjék a szabályokat, rendelkezéseket és áldozzanak időt a munkára.

— Mindkettőre szükség van — vallja Petrovszki Mihály. — Az alapokat megkapta mindenki. A kezdő ellenőrt rendszerint tapasztaltabb társához osztom be, hogy betanuljon. Lássa, mit hogyan kell csinálni a gyakorlatban. Sok fiatal kollégát betanítottam már én is. Ma már az ellenőrök hetven százaléka harminc éven aluli.

Pedig a fiatalok is elfoglalt emberek. Apró gyerekek otthon, külön munka is akad, mégis szakítanak — nem is kevés időt — erre a társadalmi munkára. Méghozzá szolgálat után, a szabad idejükből.

— Megértik az ügy társadalmi fontosságát és nekik magunknak is érdekük, hiszen ahhoz a korosztályhoz tartoznak, amelyiknek nagyon meg kell nézni minden forintot, mert sok a kiadásuk. Ezért számukra sem mindegy, hogy milyenek a vásárlási körülmények. Persze másoknak sem, viszont ez jó indíték arra, hogy szívesen végezzék a társadalmi munkát.

Petrovszki Mihály a *MÁV Kiváló Brigádja* címet háromszor elnyert *Landler Jenő* szocialista brigád vezetője és a szakszervezeti bizottság szociálpolitikai bizottságának is tagja. Időnként a kereskedelmi felügyelőség és az SZMT is bevonja egy-egy ellenőrzésbe. Sőt a társadalmi tulajdonvédelemben a hatóság is.

— Szinte a teljes szabad időmet ezek a megbízatások kötik le. Szeretem csinálni, mert értelmes, hasznos munka, látni az eredményét is.

A fogyasztói érdekvédelem mindig ad munkát. Újra menni kell és újabb helyekre. Fáradhatatlanul, mint *Kovács József* és *Orvos Pál* is a vontatástól; *Simon János* és *Pacsika Ferenc* a forgalomtól, vagy a gyomai *Szatmári Lajos*. De a többiek is, még a nyugdíjasok közül besegítő *Székely János* és *Gál József* is.

Vass Márta

A vasutas rokkantakért

Mint arról lapunkban rendszeresen tájékoztattuk olvasóinkat, a szocialista brigádok a rokkantak éve alkalmából az elmúlt esztendőben kommunista műszakokat tartottak, több ezer óra társadalmi munkát végeztek. Az ezért járó bért a vasutas rokkantak javára ajánlották fel. 1981. utolsó negyedévében is sok brigád végzett társadalmi munkát. Alábbi összeállításunkban újabb szolgálati helyek kollektíváinak műszakjairól adunk tájékoztatást.

A *kiskunhalasi körzeti üzemfőnökség* vasutasai összesen 5600 órát dolgoztak a rokkantakért. Ennek értéke 86 ezer forint volt. A szocialista brigádok ezen kívül részt vettek a mozgássérült gyermekek részére — Kiskunhalason létesített — napközi otthon építésében is. A brigádok az alapozásban és a betonozásban segédkeztek. A KISZ-fiatalokkal együtt 760 óra társadalmi munkát végeztek. Rajtuk kívül három brigád pénzzel segítette az otthon kivitelezését.

A *nagykanizsai körzeti üzemfőnökségen* is sikeres volt a rokkantak érdekében kibontakozott akció. A dolgozók többsége egy napi keresetét ajánlotta fel erre a célra. Majdnem 72 ezer forintot gyűjtöttek össze, amelyet a MÁV Kórház baleseti utókezelője csekkszámlájára fizettek be.

A *sátoraljaújhelyi pft főnökség* dolgozói két kommunista műszakon összesen 2460 órát dolgoztak, amelynek értéke több mint 48 ezer forint. A műszakokon sínt és talpfát cseréltek, peront építettek.

A *székesfehérvári körzeti üzemfőnökség* területén egyhetes kommunista műszakot szerveztek, amelyen nyolcszáz vasutas vett részt. Székesfehérváron személykocsikat tisztítottak, a gurítódomb területén összegyűjtötték a hulladékot a kocsijavítóban terven felül tehervagonokat javítottak. Pusztaszabolcson és Százhalombatta állomáson is a vágányok közötti hulladék összetakarítását végezték a műszak résztvevői. A móri vonalon dolgozók az állomások rakodótereit tisztították, takarították. A munkáért járó pénzt a rokkantak javára ajánlották fel.

A *miskolci körzeti üzemfőnökség* vasutasai saját munkaterületükön végeztek társadalmi munkát. A mozdony és kocsijavító részleg dolgozói több járművet tettek üzemképessé. A villamosműhelyben a kandeláberek karbantartása, a kocsiműszaknál a pótszerelvények tisztítása volt a cél. Az utazó szolgálat dolgozói vonatokat továbbítottak társadalmi munkában.

A kommunista műszakokon részt vett 1900 vasutas összesen 13 ezer óra társadalmi munkát végzett, amelynek értéke több mint 240 ezer forint volt.

Az emberség példája

A brigád tagjai a tolókocsival

Az Északi Járműjavító Üzem *Sass József* szocialista brigádja, amelynek tagjai vasszerkezeti lakatosok, tavaly decemberben társadalmi munkában tolókocsit készítettek egykori brigádtagjuk, *Szabó József* felesége részére, akinek alsó végtagjai megbénultak. A brigád a speciális betegtoló kocsit Lakatos Béla főművezető irányításával, öt nap alatt készítette el, és átadták Szabó Józsefnének.

Bérleti hangverseny

MÁV Szimfonikusok a Pesti Vigadóban

Kellemes meglepetést tartogatott a főváros zenekedvelő közönsége számára *Mondvay György*, a MÁV Szimfonikusok igazgatója az újév küszöbén. A hagyományos *„MÁV Szimfonikusok a Zeneakadémián"* sorozat mellett, öt hangversenyből álló bérletet hirdetnek *„MÁV Szimfonikusok a Pesti Vigadóban"* címen. S nem is akármilyen hangversenyekről van szó. Egy koncert kivételével válogatás ez a zenei romantika legjavából. *Csajkovszkij, Weber, Mendelssohn, Wagner* és természetesen *Liszt*. Szimfóniák, zongoraversenyek, Mendelssohn szívbe markolóan gyönyörű E-moll hegedűversenye, a Mesterdalnokok és a Tristán nyitány, s a romantika csúcsán Liszt népszerű Les Preludes-je, amelyről maga mondta, hogy életünk tulajdonképpen előjátékok hosszú sorozata „egy ismeretlen élethez".

A március 9-i hangverseny kivétel. *Ünnepi tisztelgés a 100 éve született Kodály Zoltán emléke előtt.* Talán éppen centenáriumi nyitó hangverseny, amelyen a Háry János részlet és a Galántai táncok mellett felhangzik a monumentális Psalmus Hungaricus is, a XX. század zeneirodalmának kimagasló kórusműve. Olyan zenei gyöngyszem, amelynek bemutatójáról a legkitűnőbb tollú magyar zenekritikus — méltán — így emlékezett meg: *„Az 55. Zsoltár bemutatóját nagyon vegyes és nem éppen zeneértő közönség hallgatta végig. Hivatalos ünnep volt, Buda és Pest egyesítésének jubileumi ünnepe. S mégis valami láz futott végig az egész hallgatóságon, mindenki úgy érezte, hogy valami rendkívüli történt, hogy valami mesterdal született, amit ki kellene vinni az egész emberiség elé..."* Kodály legújabb alkotása a műsoron *55. Zsoltár* néven szerepelt. A nevet azóta megváltoztatták... *Psalmus Hungaricus. Magyar Zsoltár.* A mű csaknem 50 éve (1923-ban) hangzott fel először éppen a Pesti Vigadóban.

A különös gonddal összeállított műsorhoz méltó az előadó gárda is. A MÁV Szimfonikusokat vezetőkarnagyuk, *Oberfrank Géza* mellett *Erdélyi Miklós, Németh Gyula, Medveczky Ádám* és *Kórodi András* vezényli, a műsorban fellépnek *Varsányi László* és *Jandó Jenő* zongoraművészek, *Szenthelyi Miklós* hegedűművész és *Korondi György* operaénekes, aki a Psalmus Hungaricus magával-ragadó tenor szólamát énekli.

A háborús pusztulásból alig két éve újjáépült Pesti Vigadóban, ahol egykor rendszeresen játszottak szimfonikus zenekarok is, ez az első nagyzenekari bérletsorozat. *Öröm és büszkeség tölt el bennünket, hogy ez a „házavatás" éppen a hozzánk mégis csak közelebb álló MÁV Szimfonikusok közreműködésével történik.* A zenekari főnökség az államvasúti dolgozóknak, nyugdíjasoknak és a családtagoknak a bérletek árából még jelentős kedvezményt is ad.

Csillag Ferenc

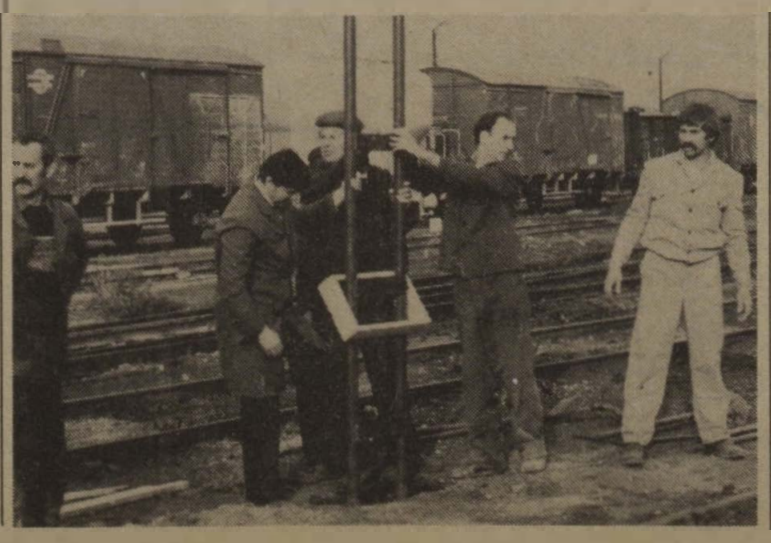
Ülésezett a nyugdíjas szakbizottság

Január 12-én, a debreceni vasútigazgatóság tanácstermében tartotta kihelyezett ülését a központi vezetőség mellett működő nyugdíjas szakbizottság. Az értekezleten *Kulcsár József* vasútigazgató adott tájékoztatót az igazgatóság területén élő nyugdíjasok helyzetéről, életkörülményeiről, majd *Volosinovszki János*, a területi szakszervezeti bizottság titkára mondott kiegészítőt.

Az ülés résztvevői — második napirendi pontként — megtárgyalták az 1982. évi munkaprogramot.

TÁRSADALMI MUNKÁBAN

A székesfehérvári körzeti üzemfőnökség központjában a nagykanizsai oldalon van az úgynevezett I-es torony, a gurítódomb mellett, amelynek távközlési berendezései az évek során elavultak. A felújításuk az éves intézkedési tervben szerepelt ugyan, de pénzügyi fedezet hiányában nem lett kivitelezve. A MÁV Jobbparti Biztosítóberendezés Fenntartási Főnökség helyi üzeme a felújítást házilagos kivitelezésben végezte el és ehhez a többszörösen kitüntetett Aczél szocialista brigád *Farkas Gyula* vezetésével adott segítséget. A hangosító oszlopokat elkészítették és a helyükre állították. *(A képen az Aczél szocialista brigád munkaközben látható.)*



Beszámoló taggyűlés

két Vöröskereszt-szervezetnél

A nyíregyházi vasutasok vöröskeresztes szervezetének vezetősége a közelmúltban rendezte értékelő taggyűlését, amelyen *Laki Istvánné* titkár számolt be az elmúlt évi eredményekről. Elmondotta többek között, hogy 1981-ben 92 ezer forint értékű társadalmi munkát végeztek a dolgozók, amelyet a MÁV Kórház baleseti utókezelő osztálya részére utaltak át. A vöröskeresztes aktivisták 3650 forinttal járultak hozzá a testi fogyatékos gyermekek üdültetéséhez, és játékokat gyűjtöttek a mándoki gyermekotthon lakóinak. Eredményesek voltak a térítésmentes véradónapok is.

Az ünnepi taggyűlésen 17 kiváló véradót, illetve aktivistát jutalomban részesítettek.

A nagykanizsai üzemfőnökség vöröskeresztes alapszervezetének taggyűlésén *Szepesi Józsefné* titkár számolt be az eredményekről, s egészségvédelmi propagandamunkájukról. Filmvetítésekkel, előadásokkal népszerűsítették az egészséges életmódot, a betegségek megelőzését. Az értékelés után a résztvevők elfogadták az 1982. évi munkaprogramot.

CIKKÜNK NYOMÁN

Rendet a kávéfőzés és a megbecsülés körül!

A *Jól esne egy forró fekete* című — az előző lapszámunkban megjelent — cikket téves beállításának, egyoldalúnak és sérelmesnek minősítette az ennek nyomán szerkesztőségünkbe érkezett, *Rácz Alpár* székesfehérvári körzeti üzemfőnök által aláírt levél, kérve a cikkben közöltek helyesbítését.

A kérésnek szívesen eleget is tennénk, ha találnánk a levélben ehhez szükséges tényeket, adatokat. A cikk szerzője ugyanis eleve tudtára adta az olvasóknak, hogy Miliás Imréné *„harminc éve dolgozik a vasútnál"*, amiből magától értetődően következik, amit az üzemfőnök ezzel kapcsolatban írt. Az tudniillik, hogy —, mint az ilyen dolgozók általában — *megkapta a törzsgárdatagsággal járó jutalmakat, fokozatokat.* Nem írtuk, de az is igaz — tehetnénk hozzá —, hogy van egyenruhajáradósága, zöld arcképes igazolványa, illetve utazási kedvezménye, amely mind a megbecsülés jele.

Közli a levél szerkesztőségünkkel azt is, hogy Miliásné férje, a másik laktanyás rokkantságánál fogva *keresetkiegészítésben részesül*, ami szintén nem új lapunk olvasói számára, s ez ugyancsak nem a helyi vezetés jóindulatának a függvénye. *Törvény írja elő, kötelezően!*

Marad ezek után a kávéfőzés ügye, amely — mint a levélből is érződik — valóban tükrözi az egyéni bánásmód megnyilvánulását a Miliás házaspár, illetve a laktanyási szolgálatot ellátó dolgozók irányába. A levél szerint: *„A dolgozóink részére történő kávéfőzés ellen semmi kifogásunk nincs... Tájékoztatásul közöljük, hogy az elegyfeldolgozást végző dolgozóinknak az őrhelyeken is főznek kávét..."* A laktanyában viszont meg kellett tiltani „a nagy forgalom" miatt, mivel *„a kialakult presszóhangulat veszélyeztette a laktanya rendjét és csendjét"*.

A cikkben említett véleményünk tehát változatlan: *a tilalmi rendelkezést nem ártana felülvizsgálni*, s a kávéfőzést akár munkaköri leírásban szabályozni, természetesen szem előtt tartva a csendre és rendre vonatkozó előírásokat is.

Ezenkívül még valamit szeretnénk megjegyezni a levél nyomán. Azt, hogy szerkesztőségünk nem kívánt vitát kezdeményezni a kávéfőzés rendje és általánossá vált szokása körül, csupán *rámutatott egy helyi, valós problémára*, amely a dolgozók szempontjából is kedvező, körültekintő megoldást igényel. Méltán sérti a laktanyások önérzetét, ha egy tilalom *kizárólag csak rájuk vonatkozik.*

CÍMZETT: AZ UTASELLÁTÓ

A hírnév kötelez

Hosszú éveken, évtizedeken át megszoktuk, természetesnek tartottuk, hogy az Utasellátónál rendjén mennek a dolgok. A vállalat dolgozóinak munkájáról szóló cikkeink összhangban állítak az utazóközönség — a vendégek — megelégedésével, elismerő véleményével. Panaszok csak ritkán, szinte csak elvétve érkeztek hozzánk.

Nem így mostanában. Ezért ajánljuk az Utasellátó vezetőinek figyelmébe az alábbi, egyáltalán nem a dicséret hangján írt sorokat.

Szepesi Józsefné írja Nagykanizsáról: *„Az utóbbi időben gyakran utaztunk Pécsre az 1402. számú vonattal, s mindannyiszor feltűnt, hogy a jól fűtött vonat büfékocsija dermesztően hideg.* Nem akartunk hinni a szemünknek, amikor poharakba fagyott üditőitalokat láttunk. Nem hisszük, hogy egy ilyen korszerű, drágán beszerzett speciális jármű fűtési berendezését heteken át nem lehet megjavítani, csak az a kérdés, hogy *egyáltalán törődik-e ezzel valaki..."*

Kiskunhalasról érkezett egy másik levél, amelynek feladója *Tóth Tibor* tanácsos. *„Meglepődve tapasztaljuk, hogy csomópontunkon az utasellátó újabban csak délelőtt 10 órakor nyit ki, és meleg ételt csak délben, 12-től 14-ig szolgálnak ki. Ám ezek is csupán gusztrofol-kivitelű ételek, összesen kétféle választékban* — panaszolja a levélíró, majd hozzáteszi: — Munkatársaimmal együtt húsz éven keresztül ebben az éttermében ebédeltem, s kijelenthetem, hogy *az utasellátó konyhája méltó versenytársa volt bármely hazai, tájjellegű vendéglőnek, ezért a városból is sokan keresték fel az állomás kitűnő éttermét. Mondják azonban, hogy márciusban ezt az üzletet is maszek kézbe adja át a vállalat, no de nem tisztességes eljárás, hogy a vendégek igényeinek semmibe vevésével egyesek felelőtlenül és szándékosan lecsökkentik a korábbi, több milliós forgalmat."*

Németh István, ácsi olvasónk *Komáromban* állomáson szerzett kedvezőtlen tapasztalatokat, mert így ír: *„Jó lenne, ha az Utasellátó bisztrójának személyzete megtanulna az elviselhetetlen, durva hangnem alkalmazása helyett udvariasan, a vállalat régi hírnevéhez méltóan bánni a vendégekkel.* Nem szeretnék általánosítani, de az utóbbi időben máshol is előfordult, hogy az Utasellátó dolgozói *„mi kell, öreg?!"* kérdéssel fogadtak. A kiszolgálás körülményei más szempontból is gyakran kifogásolhatók, s *az árdrágítás vagy az üvegek betéti díjának vissza nem adása sem ritka a vállalat egységeiben manapság."*

Megjegyezzük

Egységkávé — termoszból!

— Kérek egy rövid dupla duplát — jelzem igényem a Nyugati pályaudvar utasellátó pavilonja presszósnőjének, és már nyújtom is a megszokott összeget.

— Akkor ne hozzám jöjjön! — hárítja el a rendelést a kedves fiatalasszony, aki nem rég még készségesen „belefőzte" a két duplába való kávét a másfél adagnyi feketébe.

— Talán rossz a kávéfőző? — kérdezem csodálkozva.

— *Nem, csak néhány hete termoszban kapjuk a kávét.*

— De hiszen itt a gép, és be is van kapcsolva!

— *Ezzel csak gőzölünk* — válaszolja, majd hozzáteszi: — *Ez sem egyezik a szabályzattal de kihűlt löttyöt mégsem adhatunk a vendégnek.*

A termoszkávét az indulási oldal utasellátójában főzik és ott kiszolgálás is van. A személyzet alig győzi a munkát! Nyilván, egy hónap alatt sokan rájöttek, hogy a Nyugatiban csak itt lehet friss kávét kapni. A reprezentatívnak nevezhető étteremben is csak termoszkávéval traktálják a vendégeket.

A pályaudvar valamennyi büféjében „üzemel" a gép, áramot fogyaszt, csak éppen kávét nem főz.

A Keletiben már más a helyzet. Minden pavilonban friss kávét főznek. Pedig ott is utasellátósok dolgoznak.

Ki érti ezt?

—kőhidi—

A központi vezetőség elfogadta a MÁV 1982. évi bérpolitikai tervét

(Folytatás az 1. oldalról)

helyet kapjanak a szocialista munkaverseny, s a szocialista brigádok vállalásaiban.

A vasút számára nem közömbös a fuvarpiac alakulása. A területi és körzeti üzemfőnökségek szakszervezeti bizottságai *sokat tehetnek a vasut és a fuvaroztató felek közötti kapcsolat elmélyítéséért.*

A szociális ellátás és a munkavédelem javításában is fokozott feladatok hárulnak a szakszervezeti szervekre. *Alapelvnek kell tekinteni, hogy a közvetlen életveszély elhárítása azonnali intézkedéseket követel.*

A központi vezetőség titkára arra is felhívta a figyelmet, hogy a szakszervezeti szervek az évi bérfejlesztési keretek felosztásánál, az egyéb anyagi és erkölcsi elismerések során *egyetértési joguk gyakorlásával szerezzenek érvényt a differenciált bérezés alapelvének.* Az elismeréseknél jusson mindenütt kifejezésre a nehéz körülmények között végzett többletmunka. Magyarán szólva az kapjon többet, aki többet tesz a közösség asztalára. Ez nemcsak az egyén, hanem az egész vasút érdeke is, mert a nyereség, a személyi jövedelmek mértéke a teljesítmények, a végzett munka függvénye. Ha többet, és főként az eddiginél gazdaságosabban szállítunk, több jut a borítékba, s természetesen a borítékon kívüli juttatásokra is.

A testület a tájékoztatót elfogadta.

Bővített keret

A központi vezetőség a második napirendi pont keretében a MÁV 1982. évi bérpolitikai intézkedéseit magában foglaló előterjesztést vitatta meg. Eszerint az idén a többlet bérfelhasználással járó intézkedések fedezésére és általános bérfejlesztésre 375 millió forint áll rendelkezésre. Ebből 199 millió forint a felosztható szabad keret, amely átlag 4,35 százalékos bérfejlesztést tesz lehetővé. A bérfejlesztések forrásait, végrehajtásának irányelveit tartalmazó írásos előterjesztéshez *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója fűzött szóbeli kiegészítőt. Bevezetőjében hangsúlyozta: *az elmúlt években olyan bérpolitikát valósítottunk meg, melynek eredményeként a vasutasok átlagbérnövekedési üteme a népgazdaság ipari és építőipari ágazataival azonos, sőt egyes években magasabb szintű volt.*

A MÁV vezérigazgatója ezután a múlt évi átlagbérek alakulásáról, ezzel összefüggésben a munkaerő-áramlásról beszélt, majd így folytatta:

— Az 1982. évi bérfejlesztésre rendelkezésre álló bértömeg javasolt, differenciált felosztását és indoklását az előterjesztés, az elnökség által javasolt módosításokkal, részletesen tartalmazza. *Eszerint a tartalékkeretet 15 millió forintról 35 millióra emeltük fel,* abból a megfontolásból, hogy ebből kell majd a ma még nem ismert szakszolgálati részproblémákat megoldani. Év közben is tervezünk tehát bérintézkedéseket, melyek iránya minden szakszolgálatra, rétegre kiterjedő, széles körű vizsgálatot igényel. Az előterjesztés azt is tartalmazza, hogy a tartalékkeretből kell biztosítani a rendkívüli feladatokhoz szükséges bérintézkedések összegét is.

Helyi döntéssel...

A bérfejlesztési arányok kialakítását Szücs Zoltán röviden megindokolta, végezetül a következőket mondotta:

Szücs Zoltán vezérigazgató

— *A bérfejlesztés gyakorlati végrehajtásánál már néhány éve nem írunk elő a szervezetek egyes csoportjai, munkakörei részére kötelező bérfejlesztési mutatókat. A gyakorlat bebizonyította, hogy a gazdálkodó egységek, a társadalmi szervekkel egyeztetve, általában körültekintően hajtják végre az elosztást. Bár a munka szerinti differenciálást illetően még bőven van tennivaló.*

— A bérfelosztás decentralizált módját helyesnek ítéljük meg — folytatta. — Az eddig követett gyakorlattól jelenleg sem kívánunk eltérni. *A javasolt, illetve a jóváhagyott bérfejlesztési összegek egyénekre történő lebontása azonban továbbra is helyi feladat marad.* Rendszerét tekintve érdemes fenntartani a belső relatív bértömeg-szabályozást is, amelynek alapvető célja a magasabb teljesítmények elérésére való ösztönzés, és az ahhoz fűződő bérfedezet biztosítása.

Úgy látjuk, hogy a vasutasok bérezése megfelel a népgazdasági előirányzatnak. Remélhetőleg ez a létszámhelyzetet is kedvezően érinti. Szükség van azonban arra is, hogy a gazdasági vezetők, együttműködve a társadalmi szervekkel, a jövőben fokozottabban éljenek a teljesítményeket jobban ösztönző egyéni differenciálások eszközével, módszerével — fejezte be szóbeli kiegészítőjét a MÁV vezérigazgatója.

Ezután a szakszervezet elnökségének a bérpolitikai intézkedésekkel kapcsolatos álláspontját *Szemők Béla* titkár ismertette a központi vezetőséggel.

Bevezetőjében rámutatott: *a népgazdasági célkitűzéseknek megfelelően az 1982. évi vállalati bérpolitikai intézkedéseknek segíteniük kell a termelés hatékonyságát és az elért életszínvonal megőrzését.*

Szakszervezetünk a vállalatok termelési eredményeit és bérintézkedéseit folyamatosan figyelemmel kísérte. A MÁV 1982-re tervezett bérpolitikai intézkedéseit szakszervezetünk elnökségének december 17-i ülése előtt a központi vezetőség szakbizottságai és a titkárság megtárgyalták. Véleményt kért a szakszervezet a középirányító szervektől, valamint a hivatalok és intézmények szakszervezeti bizottságától is. A bérfejlesztésre rendelkezésre álló összeg kétötödét meghatározott célokra kell lekötni. Ezek közül a legjelentősebb az ötnapos munkahétre való áttérés, amelyre a bérfejlesztési keret mintegy egynegyedét kell fordítani, túlórák és műszakpótlékok címén.

Bevonni a bizalmiakat!

Az elnökség szükségesnek tartotta a felhasználható bértömeg mintegy 0,5 százalékát kitevő tartalék képzését is. A módosított bérfejlesztési javaslatot tartalmazó előterjesztés az elnökség javaslatának megfelelően 35 millió forint tartalékot irányoz elő. A tartalékkeret növekedése az egyes bérgazdálkodó szervek rendelkezésére bocsátható bérfejlesztési keretek csökkentésével jár együtt.

A gazdálkodó egységek részére összesen biztosított 4,33 százalékos bérfejlesztés a MÁV tevékenységi köreiben a javaslat szerint az alábbiak szerint alakul: a közlekedés területén 4,35%, az ipar területén 4,52%, az építés területén pedig 3,91%-os bérfejlesztés valósulna meg.

Mindhárom tevékenységi körön belül kialakított bérarányok megállapításánál figyelembe kellett venni azt, hogy az azonos munkát végző dolgozók bére területenként közel azonos legyen. Ugyanakkor legyen arra is lehetőség, hogy az egyes közigazgatási területeken belül a vasutasok bére ne maradjon el az átlagtól. Ezenkívül a bérfejlesztésnek lehetővé kell tenni a végzett munka szerinti differenciálást.

A bérfejlesztés aránya és mértéke megfelelően szolgálja azokat a célokat, amelyek elérését a bérpolitikai intézkedésekkel is segíteni kell. Ennek ellenére a MÁV-nak a jövőben nagyobb erőfeszítéseket kell tenni a munka jobb megszervezésére, a veszteségidők és a túlórák csökkentésére.

A bérfejlesztéssel kapcsolatos szakszervezeti feladatokról szólva Szemők Béla titkár hangsúlyozta, *hogy maradéktalanul érvényesíteni kell az üzemi demokrácia elveit.* A szakszervezeti szervek minden területen biztosítsák a bizalmiak jog- és hatáskörének érvényesülését. A bérfejlesztési lehetőségek ismertetése, magyarázása a végrehajtás jó előkészítésének a feltétele. Ezért minden szinten meg kell szervezni a dolgozók tájékoztatását.

A tervezett bérpolitikai intézkedéseket a szakszervezeti szervek egyetértési joguk gyakorlásával fogadják el. *A dolgozók érdekeinek megfelelő képviselet a bizalmiak fontos kötelessége.* A központilag előírt kötöttségek ugyanis a helyi döntéseket nem gátolják.

A szakszervezeti bizottságoknak és a gazdasági vezetőknek gondoskodniuk kell arról, hogy a dolgozók megértsék a bérfejlesztés elveit, tisztában legyenek a lehetőségekkel. A végzett munka szerinti díjazást segíti, hogy a korábbi gyakorlatnak megfelelően fennmarad a teljesítmények növelésére ösztönző belső relativitás. *Ez 31 millió forinttal növelheti a gazdálkodó egységek bértömegét.* Ezért lényeges, hogy a szakszervezeti szervek sajátos eszközeikkel segítsék a termelést, a hatékonyság növelését. Ezzel újabb lehetőség nyílik majd a bérszínvonal emelésére.

Az 1982. évi bérpolitikai intézkedések hatékonyságát nagymértékben növelheti a felosztott bérfejlesztési keret lekötött részéből származó megtakarítás. Tekintettel arra, hogy a lekötött keretrész nagyobb hányadát az ötnapos munkahétre való átállás miatti túlórafelhasználás jelenti, a szakszervezeti szerveknek fontos feladata a túlórák lehetőség szerinti csökkentése. *Megfelelő szervezési intézkedésekkel elérhető, hogy a munkaidőalap csökkenése miatt a túlórák csak indokolt mértékben növekedjenek.*

A túlórák csökentése érdekében szakszervezeti szerveink támogassák a frekventált munkakörökben foglalkoztatott dolgozók létszámának növekedését. Tegyenek meg mindent annak érdekében, hogy az újfelvételesek munkahelyeiket, munkakörüket megszeressék, jól érezzék magukat. Ennek feltétele a jogos érdekek képviselete, a jó munkahelyi légkör megteremtése.

Szavazás döntött

Mint a szóbeli kiegészítésből is kitűnt, a MÁV ez évi bérintézkedéseinek kidolgozása során és azóta is több javaslat érkezett, ezért a szakszervezet elnöksége úgy határozott, hogy a tartalék képzésére több változatot javasol.

Az első változat szerint 35, a második esetben 28, a harmadik szerint pedig 15 millió forintot javasolt, részletesen megindokolva, melyik összegből milyen év közi bérintézkedésekre van lehetőség.

Az elnökség az első változat — a 35 millió — elfogadását javasolta a központi vezetőségnek. A vita során azonban megoszlottak a vélemények. A testület végül is nyílt szavazással döntött és 45:35 arányban a második változatot fogadta el.

A vitában tizennyolcan szólaltak fel, s mondtak véleményt, javaslatot. A felszólalásokra előbb *Szücs Zoltán* vezérigazgató, majd *Szemők Béla* titkár válaszolt. Végül a központi vezetőség az előterjesztést és a határozati javaslatot, az elhangzott észrevételekkel együtt elfogadta. Ugyancsak elfogadta a vezető testületek első félévi munkatervét, a Vasutasok Szakszervezete és a 1/2%-os ÖTA 1982. évi költségvetését.

Az ülés résztvevőinek egy csoportja, előtérben a szegedi terület küldöttei

A miskolci terület küldöttei a szóbeli kiegészítőt hallgatják (Laczkó Ildikó felvételei)

Az útkeresés még nem ért véget

Eredmények és gondok Nyíregyházán

A nyíregyházi körzeti üzemfőnökséghez mintegy 300 kilométernyi vonalszakasz és annak 42 állomása tartozik. Ekkora területen nem könnyű az üzemszervezés célját egyik évről a másikra valóra váltani.

— Különösen akkor, ha az „új" néhány embernek presztízs veszteséggel is jár — mondja *Jászai Sándor*, az üzemfőnök gazdasági helyettese. — Nálunk például nem volt könnyű a vontatási és forgalmi szolgálat „összerázása", amit nehezített az is, hogy az irányító létszám elhelyezése, munkakörülményei sem voltak kedvezőek. Sőt, ma sem nevezhetők rózsásnak. *Egyik legfontosabb feladatunknak az üzemgazdasági csoport megerősítését, továbbá a vontatási és a forgalmi dolgozók együttes vezénylésének megvalósítását tekintettük.* Az együttes vezénylés előnyeinek, belső tartalékainak feltárásáért sokat kell még tenni. Gondot jelent az anyaggazdálkodás jelenlegi rendszere is. Gondolkodtunk valamiféle egységesítésről. Például nagyon rossz megoldásnak, a munkafegyelem szempontjából is hátrányosnak tartjuk, hogy a ruhakiadás gócosítása miatt a kisállomásokról az üzemfőnökség székhelyére kell a dolgozóknak utazni. Gondoltuk, összevonjuk, de éppen a *Magyar Vasutasban* olvastuk más üzemfőnökségek ezzel kapcsolatos kedvezőtlen tapasztalatait, így mi is elvetettük ezt a megoldást.

Többletbevétel tervtúlteljesítésből

A nyíregyháziak az útkeresés gondjai között is derekasan dolgoznak. Mint *Buczkó Ferenc* üzemfőnök elmondta, 1981-ben a személyszállítási tervszámokat *mintegy 6 százalékkal teljesítették túl, ami közel 8 millió forint plusz bevételt jelent az előző évihez képest.* Igaz, a kulturált utazás feltételeinek biztosításában nem tudtunk az igények szerint előrelépni, de ezen a területen is van fejlődés. A kocsitakarítók munkájához a közelmúltban biztosítottunk porszívót, kocsimosó gépet, s a tervek szerint a „régi szerencsi" vágányra új kocsimosó épül. Ezt fontosnak tartjuk, *mert 24 óra alatt 160 személyvonat fordul meg állomásunkon*, s nem mindegy, hogy a 72 ezer utas milyen benyomást szerez a kocsik tisztaságáról.

Figyelemre méltó eredményeket ért el a szabolcsi megyeszékhely vasutas kollektívája az áruszállításban is. *Tervüket csaknem 40 ezer tonnával teljesítették túl.* 16 millió forintra tehető az az összeg, amit anyag- és energiamegtakarítással értek el. A kocsikkal is jól gazdálkodtak. A debreceni igazgatóság állomásai közül náluk a legalacsonyabb, 10 százalék körüli az éjféli kirakatlan állomány. Ez egyben tükrözi a fuvaroztatókkal kialakított jó kapcsolatokat is.

— A fuvaroztatók igényeit így sem tudjuk mindig kielégíteni. Különösen az ütemesebb kocsibiztosítás okoz sok problémát, amit a záhonyi kocsikiegyenlítés is megnehezít. Szombaton, vasárnap tudunk csak több üres kocsit adni. Ehhez a szállítóktól egy része alkalmazkodott, de ez nem lehet végleges megoldás. Amit lehet az üzemekkel, a MÁV—VOLÁN komplex brigádokkal közösen megoldunk. Az őszi hónapokban tárgyaltunk a legnagyobb fuvaroztatókkal: *a gabonaforgalmi vállalatokkal, a papírgyárral, a konzervgyárral, a Tüzéppel, a nyírbogdányi, a tarcali, a kisvárdai üzemek vezetőivel, hogy a késetten kezelt kocsik számát csökkentsük.* Ebben a megyei szállítási tanács is sok segítséget nyújtott. Ennek eredményeként például Kisvárdán 27 százalékról 14 százalékra csökkent a késetten kezelt kocsik száma. De hasonló eredményről lehet szólni a VOLÁN esetében is. Kapcsolataink rendszerességének tulajdonítható, hogy az általuk fizetett kocsiálláspénz egyötödére csökkent. Januárban például a konténerfuvarozással kapcsolatos problémákat beszéljük meg a VOLÁN-nal — tájékoztat *Buczkó Ferenc.*

Ami miatt lelassul az elegyfeldolgozás

Máté József üzemviteli helyettes az állomási elegyfeldolgozást gátló tényezőkről beszélt. Mint mondta, Nyíregyházán a háborús károk helyreállításán kívül gyakorlatilag egy csonka vágány sem épült, miközben a személy- és áruszállítás volumene többszörösére nőtt. Pedig szükség lenne rá.

— *Itt van például a papírgyár, melynek elég nagy a szállítási igénye. A részükre érkező kocsikat csonkavágány hiányában igen nehéz a többi elegytől elkülöníteni.* Egy ilyen vágány építése nemcsak a technológiát könnyítené, hanem közvetve létszám-, energia- és munkaidő-takarékosságot is eredményezhetne. Vagy ott van az új konténerpályaudvar: a minap adták át, de kiszolgálása az egész gurítási folyamat szüneteltetésével lehetséges, egyébként balesetveszélyt okoz. *Egy 200 méternyi kerülő vágány ezt a lehetetlen helyzetet is megszüntetné.* Azt már csak kiegészítésnek szánom, hogy a konténeremelő darut 12,5 tonnára méretezték, a hozzánk érkező konténerek többsége viszont 20 tonnás — sorolja az üzemfőnök-helyettes.

Közben szóba kerül az is, hogy a *Nyíregyháza—Dombrád*, illetve *Nyíregyháza—Balsa—Tisza-part* között közlekedő keskeny-nyomközű vasútról régóta mondogatják: gazdaságtalan, ezért megszüntetik. Csak toldozzák, foldozzák létesítményeit, áruszállítás pedig csak az őszi cukorrépaszezonban, illetve a TÜZÉP-készletek feltöltése idején történik rajta.

Egyre nehezebb a munkaerő-utánpótlás

Az üzemfőnökségnél a kedvezőtlen körülmények ellenére, 1981-ben javult a baleseti helyzet, bár kisebb sérülések előfordultak. Hasonló tendencia tapasztalható a baleseti károk összegében is. *Csujna János* szb-titkár szerint a szerény eredmények eléréséhez kitartó munkavédelmi agitációra volt szükség. Nemcsak a havonkénti bizalmi értekezleten, hanem a dolgozó kollektívák között is rendszeres a felvilágosító munka.

Szóba került a létszámgazdálkodás is. Mint megtudtuk: *a példátlan méretű szabolcsi iparosítás nagy elszívó hatással van a vasút munkaerőhelyzetére.* Ma már a munkaerő-tartalékok szempontjából kiapadhatatlannak tartott Szabolcs-Szatmárban is gondokkal küzd a vasút. Pedig a bérek szépen emelkedtek az üzemfőnökségen. Egyes területeken, mint például a kocsitakarítóknál, a múlt évben háromszor is volt bérrendezés. Más területen pedig nemkívánatos bérfeszültségek is kialakultak. Ahhoz, hogy az üzemfőnökség ezeket a feszültségeket csökkentse, nagyobb önállóságra van szüksége a bértömeg-felhasználásban, hiszen ők látják legjobban, „hol szorít a cipő". A bértömeg-felhasználás jelenlegi arányainak kötöttsége, behatároltsága csak tovább növeli, vagy konzerválja a feszültségeket.

Társadalmi munka a közösség javára

Az energiatakarékossági prémium fizetésének elmaradását is szóvátették a vezetők. Nyíregyházán éveken keresztül volt megtakarítás, *most jóval többet szállítanak a tervezettnél, s a vontatási dolgozók szorgalma sem csökkent, még sincs prémium.* Nehéz az embereket ilyen körülmények között meggyőzni, hogy Szegeden meg Pécsett volt megtakarítás, itt meg nincs. Ezeket a gondokat csak növeli, hogy az utazó dolgozók várakozója túlzsúfolt.

A szabolcsi megyeszékhely vasutasai azonban nemcsak előnyöket várnak, hanem cselekednek is munkahelyükért. A *„300 perc a köz javára"* jelszóval meghirdetett akciójuk során az állomáson takarítást, tereprendezést végeztek, kerítést építettek. 92 ezer forintot ajánlottak fel a rokkantak számlájára, s több mint ötvenezer forint értékű volt az a munka is, amit az „Együtt Nyíregyházáért" akció keretében végeztek az üzemfőnökség szocialista brigádjai.

Orosz Károly

A HÓMARÓ UTAT NYITOTT

Munkában a nagy teljesítményű hómaró
(Bedán Lajos felvétele)

A két ünnep között, valamint a január 9-én kezdődött havazás, s az azt követő hideg idő ugyancsak próbára tette a budapesti vasútigazgatóság pályafenntartási szakszolgálatának dolgozóit. December 29-én hajnalra *Kisbér* és *Császár* között akkora hótorlasz állta el a forgalom útját, hogy a hóeke sem tudott megbirkózni vele. Ezért hómarót is üzembe kellett állítani. Hála a gyors beavatkozásnak, az akadályt elhárították, s így csak jelentéktelen késéssel, de folyamatosan közlekedhettek a vonatok. Ehhez hasonló akadály még egyszer fordult elő január 9-én Tatabánya—Kisbér között, de ezt már könnyűszerrel, hóekével távolították el.

Szénási Péternek, az igazgatóság hóügyeletes diszpécserének az asztalán — amikor meglátogattuk — sűrűn csengtek a telefonok. Mint elmondta: *az állomásokon gyakoriak a váltó lefagyások.* Ilyen esetekben a pályafenntartásiakat hívják segítségül a váltók kiolvasztására. Január 9-én, 10-én és 11-én 400—600 pályamunkás és honvédek takarították a havat, tisztították a váltókat a budapesti igazgatóság területén.

Ezekben a napokban a forgalom is lelassult: különösen sok gondot okoz a teherkocsikban megfagyott tömegáruk *(kő, kavics, salak, szén stb.)* kirakása.

Dicsérő sorok

Örömünkre szolgál, hogy az utóbbi időben sok olyan levél érkezik igazgatóságunk vezetőihez, amelyekben a feladók dicsérik és köszönik a vasutasok munkáját, segítőkészségét. Az egyik ilyen levél *Csizmadia Gyulának*, a szegedi kocsitakarítók csoportvezetőjének emberséges cselekedetét méltatja.

„A szolnok—kiskunfélegyházi vonaton elvesztettem az irattartómat, amiben minden igazolványom benne volt — írta Csányi István tiszakécskei művezető a szegedi vasútigazgatóság vezetőjének. — *A becsületes megtaláló, Czizmadia Gyula kötelességén túlmenően járt el, amikor volt olyan szíves, hogy részemre postán elküldte irataimat . . ."*

G. J.

TÖBB FELELŐSSÉGGEL!

Fékpróba?!

December 23-án meglepődtek az utasok Levél megállóhelyen: nem állt meg a Hegyeshalomból késve indult 5815-ös személyvonat. Azaz mégis megállt, csak jóval meghaladva szokásos helyét.

Visszatolni nem lehetett, mert — a mozdonyrádión a menetirányítótól kapott értesítés szerint — a sűrű hóesésben a mögöttes térközjelzőhöz már közeledett egy tehervonat. Így a jegyvizsgálók kísérték udvariasan a személyvonathoz a meglepődött utasokat. Közben a mozdonyvezető kiderítette a hiba okát: Hegyeshalomban indulás előtt a vonat elejére kapcsolt étkező- és poggyászkocsi között az arra illetékes dolgozó elfelejtette a légfékvezeték csapját kinyitni. Az okmányok bizonysága szerint a kocsivizsgálók így tartottak „szabályszerű" fékpróbát!

A kapkodás és feledékenység legyen intő példa, hiszen egy-egy ilyen eset beláthatatlan következményekkel járhat . . .

N. I.

Dávid József

GOMBÓC

Az már este is érezhető volt, hogy a Csomós Mihály vezette kocsirendező brigád szokatlanul kemény téli éjszaka elé néz. Tíz órakor — amikor bementek a térmesteri toronyba egy forró teára, meg valamit harapni — a hőmérő higanyszála mínusz 17 fok alá esett.

— Jakutföldön tegnap mínusz 63-at mértek — mondta az örökké vidám Pásztor János. — És mit mondott a tovaris a feleségének?

— Hagyd már a hülyeségeket! — intette le egyik társa.

Pásztor mókázásán most senki sem mosolygott. Legkevésbé a tömzsi termetű Patkós, aki alighogy felhörpintette a teáját, ültében elaludt.

A többiek eszegettek, majd amikor a cigarettájukat is elszívták, a brigádvezető szedelőzködött:

— Gyerünk emberek, mert reggelig még hat szerelvényt kell „szétdobálnunk!"

— Hé! Gombóc! — rázogatta Pásztor a nyitott szájjal alvó Patkóst — mozdulj, és csukd be a szád, mert kifolyik belőled a lekvár!

Patkós, aki csakugyan olyan volt most vastag vatelin kabátjában, mint egy gombóc, meg sem nyikkant.

— Várjatok már! — kiáltott Pásztor a kifelé vonulók után. — Hiszen ez részeg! Dől belőle a pálinkaszag!

— Lehetetlen! — lépett vissza a brigádvezető. — Jancsi még szolgálaton kívül sem igen szokott inni.

De ahogy közelebb hajolt Csomós az alvó emberhez, maga is jól érezte a pálinkaszagot.

— A betyár mindenit! — mordult a brigádvezető, amikor Patkós belső zsebéből előhúzott egy félliteres üveget, aminek már csak az alján löttyent vagy másfél deci ital.

— A piszok! — vigyorgott Pásztor. — Minket meg sem kínált.

— Ne kezdd már megint a hülyeségedet! — intette le Csomós, s a többi társával együtt tanácstalanul állt az alvó ittas ember felett.

— Mit csináljunk?

— Költsd fel! — mondta valamelyik. — És mosdassuk meg kint a hóban.

De Patkósba egyszerűen nem lehett életet verni.

— Nem értem... — hümmögött a kocsimester.

— Még szerencse, hogy nem történt baja! — jegyezte meg valaki.

— Biztosan, ahogy bejött, megcsapta a meleg, azért csuklott így össze.

— No, mindegy! — mondott egy cifrát Csomós —, még jó, hogy nincs más baja. Lehet, hogy egy fél óra múlva talán a kerekek alól húztuk volna ki. De gyerünk! Kár most itt sopánkodni. Ha kialudta magát, s előtolja a képét, nem teszi zsebre amit tőlem kap, mert ilyen könnyelműséget ép ésszel nem csinál az ember.

Kint lépteik nyomán még hangosabban csikorgott a hó, de mintha a tiszta, csillagos ég is jeget szórt volna rájuk.

Szokatlanul kegyetlen hideg volt.

Egy fél óra múlva — a tartalékmozdony vezetője — lekiáltott Csomósnak:

— Te, Miska! Az ötödik ember hol van?

— Bent a toronyban.

— Ne marhulj!

— Gyengélkedik, no! Nincs semmi baj.

— Akkor jól van — nyugodott meg a masiniszta —, már azt hittem, hogy kivasaltam.

Az emberek kényszeredetten nevettek, de rakták a sarut, akasztgatták össze a kocsikat, amint egy-egy szerelvény legurult beugrottak egy forró teára.

Patkós továbbra is aludt, csak hajnali négy óra után — amikor újra bent volt melegedni a társaság — kezdett ébredezni.

Teljesítették az évi tervet

Az Utasellátó Vállalat szombathelyi igazgatósága decemben 19-re teljesítette 1981. évi árbevételi tervét. A Győr-Sopron, Vas és Zala megyék területén gazdálkodó utasellátó egységek az 1980. évinél kétmillióval többet, összesen 220 millió forintot forgalmaztak december közepéig. Növekedett a dollárárbevétel, valamint az étel - és üdítőital-forgalom.

Kocsijavítás, termelékenyebben

Eredményes esztendőt zárt a miskolci járműjavító üzem. Az utolsó negyedévben a tervezettnél 100 kocsival javítottak többet és adtak át a forgalomnak. Az 1981-ben kijavított teherkocsik száma megközelítette a hatezret.

A kocsijavítás idejét szeptembertől decemberig az üzem dolgozói a vállalt öt százalék helyett tizenkét százalékkal csökkentették.

KEVESEBB BALESET

Rendszeres üzemszemlék

Munkavédelmi őrök, brigádtagok ügyelnek az óvórendszabályok betartására

A miskolci igazgatóság területén elsőnek Szerencsen alakult meg a körzeti üzemfőnökség. Az ötéves múltra visszatekintő főnökség munkavédelmi tevékenységét a közelmúltban tárgyalta a *területi szakszervezeti bizottság.*

Megállapították, hogy a körzet szolgálati helyein a gazdasági vezetők és a szakszervezeti szervek közös erőfeszítésének és jó együttműködésének tulajdonítható, hogy *évről-évre javul a baleseti helyzet.* A múlt év első felében elérték, hogy 20 alá csökkent az üzemi balesetek száma és az emiatt kiesett munkanapok sem érték el az 500-at.

A munkavédelmi feladatokat jól kiépített aktivistahálózat látja el. A szakszervezeti munkavédelmi bizottságban minden nagyobb szolgálati hely képviseltetni magát. Ezen kívül *a körzetben 128 munkavédelmi őr tevékenykedik, akik ügyelnek az óvórendszabályok betartására.*

Jelentős segítséget és támogatást kapnak az üzemfőnökség területén működő 44 szocialista brigádtól is. A balesetek megelőzése érdekében figyelmeztetik egymást a szabályok betartására és a védelmet szolgáló felszerelések használatára, alkalmazására. Újabban *a KISZ-fiatalokat is bevonták a munkavédelmi őr mozgalomba.*

A szakszervezeti bizottság tavaly hét esetben foglalkozott a munkavédelemmel. A rendszeresen megtartott üzemszemléken feltárt hiányosságok megszüntetése érdekében azonnal intézkednek.

Kisvárdai János

Elismerés a megyei tanácstól

Szombathelyen gondosan készítették elő az ötnapos munkahét menetrendi változásait

A szombathelyi vasútigazgatóságon egy vaskos iratcsomó között akadtam arra a levélmásolatra, amely október 26-án kelt: címzettje *Mészáros András* MÁV vezérigazgató-helyettes. A levelet *Bende László*, a Vas megyei Tanács elnökhelyettese írta alá. Rövid idézet a levélmásolatból:

„Az ötnapos munkahéttel kapcsolatos menetrendi egyeztetéseknél a MÁV-igazgatóság hozzáállása, segítőkészsége nagyon jónak mondható. Minden remény megvan ahhoz, hogy a megváltozott igényekhez, megfelelő menetrendet lehet kialakítani...”

Hülber Lajos, személyszállítási és menetrendi csoportvezető a szombathelyi vasútigazgatóságon. Vele beszélgettem a 42 órás munkahét vasúti menetrendjének kialakításáról.

— *A megyei tanácsokkal még a múlt nyáron felvettük a kapcsolatot* — mondja. — *Az építési és közlekedési osztályok közölték a Volán és a mi elképzeléseinket a vállalatokkal, üzemekkel és intézményekkel. Egyidejűleg felkértük őket saját javaslataik, kéréseik megtételére is.*

Folytatásként szeptemberben, októberben már a helyszínen, minden megyeszékhelyen külön megbeszélésekre is sor került. Ezeken a közösen megvitatott észrevételeket, javaslatokat egyeztették a lehetőségekkel és kialakították a legoptimálisabb megoldásokat.

— *Legnagyobb figyelmet Szombathely és környékének forgalmi szabályozása okozta* — folytatta tovább Hülber Lajos. — *A vasi megyeszékhelyre naponta körülbelül 11 ezer utas jár dolgozni vonaton és ugyanennyi zökkenőmentes hazaszállításáról kell gondoskodni.* A 6, a 14 és 22 órás munkahelyi váltások köré csoportosítottuk az indulási és érkezési időket. A távolsági gyorsvonatok miatt Celldömölk és Szombathely között, a május 23-i új menetrend életbelépéséig, sajnos nem sikerült teljesen az igényekhez alkalmazkodni. Körmend és Bükk felől a csatlakozások érdekében egy-egy új vonatot állítottunk be.

Zalaegerszegen a három irányból érkező vonal közül kettőnél kellett finomítani a menetrendet. *Ajkára az üveggyáriak kérésére az 1829. sz. vonat tíz perccel korábban érkezik Celldömölkről. Győrben a Rába gyár kívánságának megfelelően ugyancsak tízperces módosításra került sor.*

— Úgy érezzük sikerült a különböző érdekeket összhangba hozni — mondotta végezetül a személyszállítási és menetrendi csoportvezető. — Az időben megkezdett előkészületi munkáink eredményesek voltak. Most a végrehajtáson a sor. Minden üzemfőnökséget, szolgálati helyet utasítottunk a személyszállítás fokozottabb figyelésére. Az utasok reagálását, kérését, a vállalatok és intézmények észrevételeit haladéktalanul kötelesek hozzánk továbbítani. Az év elején szerzett gyakorlati tapasztalatok figyelembevételével alakítjuk ki a május 23-án életbelépő új menetrendünket.

Sz. Jakab István

A sümegi főnök elköszönt

Negyvenhárom évi szolgálat után nyugdíjba vonult *Mérnyei Sándor* felügyelő, *Sümeg* állomás főnöke. Itt, a vasútnál szolgált valamennyi férfi őse — a dédapjáig bezárólag —, és vasutas lett a fia is. Ez önmagában is szép családias vonás, de Mérnyei Sándor jellemzéséhez ennél több is tartozik:

A gondjaira bízott gyakornokokból sok, a hivatását szerető vasutast nevelt. Példamutató, emberséges magatartásának egyik következménye volt a jó közösségi szellem, Sümeg állomás tisztasága — ahol egy-egy eldobott gyufaszál, papírszelet sem maradhatott a vágányok között —, vagy akárcsak az, hogy Sümegen a balesetvizsgálóknak szinte sohasem akadt dolguk.

Mérnyei Sándor állomásfőnök nemcsak a vasutasok, hanem az utasok, a történelmi múltú nagyközség lakossága körében is népszerűségnek örvendett. *Évtizeden át részt vett a tanács, a párt- és a tömegszervezetek mozgalmi munkájában, s ez alatt nagy gonddal, felelősséggel oldotta meg a rábízott feladatokat.*

Bognár Károly

BEVÁLT ÉLETFILOZÓFIA:

Teret adni a jó törekvéseknek!

Életpályájának íve mindeddig felfelé törő vonal, bár a kezdőponttól a jelen időszakig 42 esztendő telt el. Az egykori pályamunkásból mérnökfőtanácsos lett. Az elsők között nevezték ki körzeti üzemfőnökké, s most ugyanonnan — Tapolcáról — ezekben a napokban megy nyugdíjba.

Körmendi Lajos üzemfőnök irodájában

Vörös sapkában...

— *Krampácsolás közben tanultam megbecsülni a kétkezi munkát* — emlékezik *Körmendi Lajos.* — Aztán órabérátalányosként kerültem át a forgalmi szolgálathoz, *Balatonszentgyörgyre.* A 12/24-es fordulót akkoriban rendszeresen megtoldottuk az úgynevezett „rövid túr”-ral, ami azt jelentette, hogy szabad időben kellett visszamenni az állomásra árut elszámolni, díjszabást javítani stb. Amikor *Győrszentiványnyba* helyeztek, már több éves forgalmi tapasztalat állt mögöttem, mégis ott ismertem meg a kétvágányú pályák forgalmát, amely hasonlít az autópályákéhoz. Az autópálya fogalma azonban akkor még nem volt közkeletű, hiszen háború dúlt. *A térközök alig győzték a vonatokat átbocsátani...*

Körmendi Lajos három évet lehúzott a katonaságnál, de szüntelenül élt benne a vágy szülővárosa, *Tapolca* iránt. Negyvenhatban végre sikerült hazakerülnie, vissza a vasúthoz.

— *Forgalmi szolgálattevő lettem ismét* — folytatja elbeszélését. — Azt mondják, hogy a forgalmista kétszer örül életében: először akkor, amikor fejére teszi a vörös sapkát, másodszor pedig akkor, amikor leveszi. Ez alól én sem voltam kivétel, s lehet, hogy most is vonatkozik rám a mondás, de *azért életem végéig megmaradok forgalmi szakembernek.* Így érezem menetirányító, vonalbiztos, vonalfőnök, majd üzemfőnök korombаn, és ezzel a felfogásom ezután is, miután nyugdíjba megyek...

Őszintén, tárgyilagosan

Az időközben szerzett tapasztalatok nyilvánvalóan hozzájárultak ahhoz, hogy az irányítása alá tartozó szolgálati hely 1979-ben és 1980-ban elnyerte a *Kiváló üzemfőnökség* címet. Ennek a főnökségnek a hatásköre 240 kilométeres vasúthálózatra, annak 40 állomására terjed ki, ahol másfél ezer ember dolgozik. Azt megelőzően a *Minisztertanács és a SZOT Vörös Vándorzászlaját is kiérdemelte az általa vezetett kollektíva.* Ehhez — mint megjegyzi — kevés lenne egyetlen ember tapasztalata, szüntelen tanulása és hivatásszeretete.

— *A siker titka mindig a vezető őszintesége és tárgyilagossága* — mondja. — *Meg kell hallgatni mások véleményét is a döntések előtt, még akkor is, ha néha „kompromisszummal” jár egy-egy lépés. Engedni kell, hogy a képességek, a helyes törekvések érvényesüljenek.* Akkor késõbb sem lesz szükség kölcsönös magyarázkodásra. Adódnak persze konfliktusok, de ez mindig hozzátartozik a munkához...

Körmendi Lajos életfilozófiája még érthetőbbé válik, amint a gyakorlati életre vonatkoztatja okfejtéseit:

— *Évente hárommillió tonna áru elszállításáról kell gondoskodnunk. Ez éppen egyharmada az igazgatóság áruszállítási tervfeladatainak.* Legfőbb termékünk a kő és az egyéb ásványi termékek, amelyek azt jelentik nálunk, mint például Szabolcsban az alma. Négy megye — Veszprém, Vas, Zala, Fejér megye — nem kis mértékben ezekből a termékekből él. *Uzsabányán, Zalahalápon, Sümeg környékén bazaltot, Polgárdiban mészkövet, Nemesgulácson kvarchomokot raknak vagonokba, amihez azt is hozzátehetem, hogy ezen a tájon bányásszák Európa legjobb homokját, nem is szólva a bauxitról...*

Mint Szabolcsban az alma

— *Ha a mi üzemfőnökségünk az első negyedévben nem szállítja el az évi tervben meghatározott árumennyiség 52 százalékát* — folytatja szavait Körmendi Lajos —, *akkor elúszunk.* Egyáltalán nem közömbös, hogy az előszállítást nálunk nagyon komolyan kell venni. Az első negyedévben a kő és a homok kap zöld utat, hogy az utolsó negyedben a mezőgazdasági termékek elszállítására is legyen kellő tartalékunk — magyarázza. Aztán kiderült, hogy a személyszállítást, az utasforgalmat sem tartja másodrendű feladatnak, mert erről így beszél:

— *Szigliget kőkúpjait, Zánka, Tihany, Füred és a Balaton északi partjának többi patinás üdülőhelyét csodálattal keresik fel a külföldiek tízés százezrei. Nyaranként Zánka-Úttörővárosba például harmincezer fiatal érkezik. A fiúk, lányok, illetve a vendégek életreszóló élményeit nem szabad kedvezőtlenül befolyásolni kényelmetlen utaztatással, vagy akárcsak azzal, hogy piszkosak, szemetesek a vasúti kocsik. Általában elmondható, hogy a Balaton-felvidéken tisztán közlekednek a személyszállító vonatok...*

Nem lehet elszakadni

Az eredményeket számos egyéni kitüntetés is fémjelzi. A január 15-én nyugdíjba vonuló Körmendi Lajos *Érdemes* és *Kiváló Vasutas*, ezenkívül a *Honvédelmi érdemérem* és *Munkaérdemrend* bronz fokozatának tulajdonosa.

— Az elismerés mindig jóleset, de tudom azt is — mondja —, hogy mindez a munkatársaimnak is szól, hiszen *nagy dolgokra csak a kollektíva képes.* Itt van például az üzemviteli helyettesem, *Hársvölgyi István*, aki vel 1946 óta dolgozunk együtt. Vagy *Csermák József* műszaki helyettes, az egykori olmpiai bajnok, *Fejes László, Winkler József* vonalbiztosok, *Bogdán Lajos* és még sokan mások: *évtizedes társak voltak a közös munkában.*

— S mit csinál, mivel foglalkozik majd a nyugdíjas üzemfőnök?

— *Azt hiszem, ezután sem kell majd elszakadnom a vasúttól. Van egy kis szőlőm, s már elképzeltem, hogy amint metszegetek, dolgozgatok, az északi partról felhallatszik oda is az M61-esek búgó hangja. Az órámra pillantok, s tudni fogom, hogy rendes-e vagy késik az ezerszáztizenötös...*

Szabó Béla

MEGBECSÜLT MŰVEZETŐ

Szorgos munka, jó közérzet

A záhonyi üzemigazgatóság teljesítményét nagymértékben befolyásolhatja Eperjeske-átrakó pályaudvar egy-egy műszakjának a munkája. Itt dolgozik *Estók Zoltán* üzemeltetési művezető, aki a III. műszak darukezelőit, kötözőit irányítja, immár tíz éve. Korábban — ő sem volt kivétel — végigjárta azokat a bizonyos „lépcsőket”: *dolgozott műhelyben lakatosként, brigádvezetőként, majd a későbbi „hőskorban” az 550-en, az akkus targoncák idejében csoportvezetőként, darus-kotrós művezetőként, hogy csak a legfontosabbakat említsük.*

Az életútját meghatározó családi háttérről, a vasúthoz vezető útról így beszél:

— *Mezőladány községben születtem, s ma is ott lakom a családommal.* Ötéves voltam, amikor édesapámat elvesztettem. Háman voltunk testvérek, én voltam a legfiatalabb. A kétkezi munkával hamar megismerkedtünk, valamennyiünknek dolgoznia kellett. Én mindenféle, gyereknek való munkát vállaltam, de egyre jobban a motorok közelében, a gépek világába vágyódtam. Ipari tanulónak jelentkeztem, majd a lakatos szakma megszerzése után a Hámán Kató fűtőházhoz kerültem. *Életem révbe jutott.* Úgy gondoltam, nincs nálam boldogabb ember a világon, azonban családi okok miatt áthelyezésemet kértem Záhonyba, a mostani Gépesített Rakodási Főnökség elődjéhez.

— A darus átrakót járva, az emberek azt beszélik, hogy egy-egy szolgálatban 10—15 kilométert is gyalogol. Igaz ez? Ha igaz, miért teszi?

— Nevezhetjük buzgóságnak, szorgalomnak, esetleg egyesek szerint stréberségnek, de a lényegen nem változtat: *én szeretem a rendet, a pontosságot, vagyis, ha kapok egy feladatot, azt igyekszem a legjobb tudásom szerint elvégezni, közben vezetőimet visszainformálni.* Milliókat érő gépeket, árukat rakunk ki szüntelenül, szerintem elképzelhetetlen, hogy a művezető ne legyen ott, ahol kell. *Hogy szeretek mindenről meggyőződni, az nem a bizalmatlanság jele...*

Estók Zoltán 43 éves. Nős. Három gyermek édesapja. Szorgalmát mutatja, hogy a család mellett érettségizett, majd elvégezte a műszaki tisztképző tanfolyamot is. Munkájáért megbecsülik, hisz ezt fémjelzik az eddig kapott kitüntetései: két esetben kapott *Kiváló Dolgozó* kitüntetést, 1978-ban vezérigazgatói dicséretben részesült, és legutóbb — novemberben — miniszteri dicsérettel ismerték ék sokoldalú tevékenységét.

Szőgyényi Bertalan

— Nincs egy korty pálinkád, hé? — kiáltott rá Pásztor, és az eszemélni kezdő ember önkéntelenül a belső zsebébe nyúlt.

— Ott az asztalon az üveged — nézett rá vasvilla szemekkel a brigádvezető.

Patkós egy pillanatig még bambán tekintgetett körül, majd kényszeredett mosollyal mondta:

— Egy kicsit elbólintottam.

— Egy kicsit! — üvöltött rá Csomós. — Te barom! Ha nem hagyunk a melegen, örökre is elszundikálhattál volna a vágányok között.

— Hát most hol vagyok — villant a riadtság Patkós szeméből, mire a többi is nekiesett.

— Legalább valami magyarázatot adnál!

Egy ideig hallgatott, majd megtörölte verejtékező homlokát, s megkérdezte:

— Most mit csinálják?

— Kösd fel magad, ha minden áron meg akarsz halni! — mondta valamelyik, majd Csomós vette át a szót:

— Várjatok! — és Patkós felé fordult: — Mi történt veled, Jani? Hiszen te még szolgálaton kívül sem igen iszol.

Patkós csak most fogta fel, hogy tulajdonképpen mi történt. Megint elővette a zsebkendőjét, de most már nemcsak az izzadságát, a szemét is törölgette.

— Nem is tudom — motyogta. — Amikor elindultam szolgálatba, szembejött velem a sógor. Tegnap főzette ki a pálinkáját, s hozott egy kis üveggel kóstolónak. Benyomtam a zsebembe. Gondoltam, nehéz éjszakánk lesz, s jól jön majd reggel, szolgálat után egy nyelet mindenkinek.

— A fene a képed! — vicsorgott Pásztor, s viccre akarta fordítani a dolgot, de Csomós leintette.

— Most már mindegy! — tette kezét Patkós vállára —, a megtörténtet nem lehet visszacsinálni. Örülj, hogy ép bőrben vagy! — És végül mi is örülhetünk, hogy ezt a nehéz éjszakát is megúsztuk baleset nélkül.

— Most mi lesz?

— Menj haza!

— Nekem már nincs semmi bajom — kapkodta tekintetét egyik társáról a másikra Patkós, de még Pásztor arcáról is azt olvasta le, hogy megkegyelmeztek neki.

Talán fegyelmi elé sem kell állnia. Talán szó marad az eset. Talán senki nem fog szólni, hiszen ő tizenöt éve szolgál a MÁV-nál, mint kocsirendező, és eddig még soha semmi hibát nem vétett. Ittasan még szabadnapján sem látták.

Hogy mégis mi történt vele, amikor munka közben a szájához emelte azt a pálinkás üveget, amit szolgálat után akart körülkínálgatni a társainak? Az csak a legközelebbi brigádtanácskozáson derült ki, amikor a kollektíva szigorúan számonkérte tőle meggondolatlan tettét.

HÁROM ÜTEMBEN ÉPÜL

Az új miskolci gépállomás

A miskolci építési főnökség tavaly minden eddigiénél nagyobb feladatok elvégzésével és saját fejlődését szolgáló beruházásokkal hívta fel magára a figyelmet. A munkáról, az elért eredményekről *Sasvári Sándor* termelési főcsoportvezető a következőket mondotta:

— *A tervben előirányzott 430 millió forintot már a harmonegyed év végéig 442 millióra teljesítettük.* Így az esztendő hátra levő részében újabb feladatot is kaptunk. Az újszász—vámosgyörki vonalon 2,2 kilométerrel hosszabb pályát újítottunk fel, mint amit az év elején előirányoztak. Ezt a munkát decemberben végre fejeztük be. A terv előírásainak megfelelően halad az *Eger—Bélapátfalva* közötti 22,4 kilométeres pálya rekonstrukciója is, amelyet szeptemberben kezdtünk el. *A munka egyharmadát már elvégeztük.* A csaknem 8 kilométeres szakaszon húsz ív található, ami megnehezítette az ott dolgozók helyzetét. Különleges berendezéseket kellett készíteniük például ahhoz, hogy a hosszú gémű szovjet gyártmányú Platov vágányfektetővel dolgozhassanak. A járulékos beruházásokat is beleszámítva, a 380 millió forint értékű rekonstrukcióval ez év októberében leszünk készen.

— Hidászaink tavaly mintegy tíz nagyobb műtárgy felújítását végezték el és öt provizóriumot, azaz ideiglenes hidat építettek — folytatta. — *A legnagyobb munkáink közé tartozott Miskolcon a Tiszai pályaudvar mellett épült oktatási központ.* A 3300 négyzetméter alapterületű szociális épületben kétezer adagos konyha működik, az orvosi rendelője havi 2000 beteg ellátására alkalmas. Ezenkívül van benne 440 dolgozó számára öltöző, mosdó, zuhanyozó és kétszáz hallgató befogadására alkalmas oktatóterem. Ugyancsak a múlt évben fejeztük be a füzesabonyi 150 személyes kétszintes laktanya építését.

— A VI. ötéves tervben milyen fejlesztéseket, korszerűsítéseket kell még megvalósítaniuk?

— *Az új gépállomás felépítése lesz a legnagyobb és a leghosszabb ideig tartó munkánk. A Tiszai pályaudvar és a Szinva-patak közötti területen már megkezdtük az építését.* A 98 millió forint beruházást igénylő, 2960 négyzetméter alapterületű létesítmény három ütemben készül: az első — s ezt már el is kezdtük — a vágányhálózat kiépítése. Ezt követi a műhelycsarnok építése, és a daruhálózat beszerelése. A harmadik ütemben készülnek el a kovács- és festőműhelyek, valamint a komplexum térvilágítása. A gépállomás munkálatait a tervek szerint 1984 végére fejezzük be. Ezzel lehetővé válik, hogy pályafenntartási gépeinken, autóinkon magyok ügyeletét el a diagnosztikai vizsgálatokat — fejezte be a tájékoztatást Sasvári Sándor.

(Séra)

Munkavédelem ★ Munkavédelem ★ Munkavédelem ★ Munkavédelem

Munkavédelmi szabályzat kiadására korábban a Munka Törvénykönyve kötelezte a gazdálkodó szervezeteket. Elkészítésükhöz a SZOT elnökségének irányelvei adtak segítséget. A munkavédelmi szabályzatok elérték céljukat, kiállták a közel másfél évtizedes próbát, s nagyban hozzájárultak a munkavédelem fejlesztéséhez, az üzemi balesetek és a foglalkozási megbetegedések megelőzéséhez és csökkentéséhez.

A munkavédelemről szóló — 47/1979. (XI. 30.) — minisztertanácsi rendelet lényegében megtartotta a munkavédelmi szabályzatok rendszerét, de ki is bővítette ezt, s növelte a munkavédelmi szabályzat szerepét és jelentőségét. Ez azért volt szükséges, mert a munkavédelem új alapokra helyezésével a gazdálkodó szervezetek önállósága és felelőssége is növekedett. Nyilvánvaló: a munkavédelmi belső szabályozásnak is tükröznie kell az új helyzetet. Ennek megfelelően a központi előírások egyre inkább csak keretül szolgálnak ahhoz, hogy a biztonságos termelést a helyi sajátosságoknak és adottságoknak a leginkább megfelelő módon szabályozzák maguk a gazdálkodó szervezetek. A jogszabályok tehát csak a feladatokat határozzák meg — a megoldást a helyi szakemberekre bízzák.

Arról, hogy melyek ezek a feladatok, a SZOT munkavédelmi osztályának munkatársait kérdeztük meg.

Az év végéig be kell fejezni

a munkavédelmi belső szabályozást

A SZOT munkavédelmi osztályának tájékoztatója

— Említették: a munkavédelmi belső szabályozást minden gazdálkodó szervezetnél elvégzik. Melyek ezek a gazdálkodó szervezetek, és mire terjed ki a szabályozás?

— A gazdálkodó szervezetek fogalomkörébe tartoznak az állami vállalatok, a trösztök, az egyéb állami gazdálkodó szervek, a szövetkezetek minden formája, ezek jogi személyiséggel rendelkező gazdasági társulásai, a szövetkezeti vállalatok, a vízgazdálkodási társulatok, a társadalmi szervezetek és az egyesületek vállalati, továbbá a költségvetési üzemek és intézmények. A munkavédelmi belső szabályozási rendszer pedig alapvetően a következő elemekből áll: *a szervezeti és működési szabályzat, a munkavédelmi szabályzat, a munkaköri leírások, valamint a technológiai, kezelési, műveleti és karbantartási utasítások.* Ez utóbbiak összefoglaló néven technológiai dokumentációként is ismertek. Mindezeknek a szabályzatoknak és utasításoknak az a céljuk, hogy meghatározzák azoknak a feladatoknak az összességét, amelyek elvégzése a termelés biztonsága szempontjából elengedhetetlen. Csakhogy — s ez nagyon lényeges — a feladatoknak és az intézkedési vagy döntési hatáskörnek szinkronban kell lenniük egymással. Magyarul: *mindenkinek olyan feladatot kell kapnia, amelynek elvégzése nem haladja meg illetékességi körét.* Hiszen ellenkező esetben a számonkérésnek sem jogi, sem erkölcsi alapja nem lehetne. Ha nem tartjuk magunkat szigorúan ehhez az elvhez, akkor csak azt érhetjük el, hogy a felelősség mindig feljebb és feljebb tolódik, s végül megállapíthatatlanná válik. Egészen konkrétan, *személyre szólóan kell tehát rögzíteni a feladatokat és a jogokat, s azt is, melyik területen, ki végezhet ellenőrzést munkaidő alatt vagy a nap bármely órájában: közvetlen életveszély esetén ki az, aki leállíttathatja a gépet vagy beszüntetheti a munkavégzést.*

Összefoglalva tehát: a munkavédelmi belső szabályozásnak be kell épülnie a vállalat egész tevékenységébe, hiszen a munkavédelem — ezt nem lehet eleget hangsúlyozni — a termeléssel, a gazdálkodással szerves egységet alkot, s szinte a gazdálkodó szervezet egész tevékenységét érinti.

— Ennek nyilván tükröződnie kell a szervezeti és működési szabályzatban...

— Minden gazdálkodó szervezet egyik alapvető dokumentuma a szervezeti és működési szabályzat. Most az a feladat, hogy — a minisztertanácsi rendelet végrehajtására kiadott ágazati és felügyeleti rendelkezések alapján — ebben is meg kell határozni a munkavédelemre vonatkozó szervezeti felépítést, a hatásköröket, a funkcionális feladatokat (például a beruházási, a fejlesztési, a tervezési, a személyzeti és a munkaügyi osztály feladatait), az ösztönzési rendszereket, az ellenőrzési kötelezettségeket és így tovább. Ez tehát a meglevő szervezeti és működési szabályzat munkavédelmi jellegű módosítását, kiegészítését jelenti. *Úgy kell ezt elvégezni, hogy a munkavédelmi teendők és hatáskörök összhangban legyenek a gazdálkodó szervezet tevékenységének egyes szervezeti egységek közötti felosztásával.* Ennek alapján kerül sor a munkaköri leírások kiegészítésére és pontosítására is. A munkaköri leírásoknak az a rendeltetésük, hogy mind a szervezeti és működési szabályzatban, mind a munkavédelmi szabályzatban foglaltakat személyre szólóan rögzítsék. Nagyon lényeges, hogy kinek-kinek a munkaköri leírása ne csak a munkavédelmi feladatokat tartalmazza, hanem az azok ellátásához szükséges jog- és hatáskört is, mégpedig nem általánosságban, hanem konkrétan.

— Melyek a legfontosabb tudnivalók a technológiai dokumentumokkal kapcsolatban?

— A leglényegesebb, hogy ezeknek az utasításoknak a munkavédelmi követelményei szerves egységben legyenek az utasításoknak a termelési és a gazdaságossági célt szolgáló előírásaival. E dokumentumok ugyanis csak akkor tölthetik be szerepüket, ha egységesen határozzák meg a biztonságos termelés követelményeit. Ezért a munkavédelmi előírásokat értelemszerűen, a munkafolyamat elemeinek sorrendjét szem előtt tartva kell az utasításokban szerepeltetni. *Helyi döntés kérdése, hogy a gazdálkodó szervezeten belül melyek azok a konkrét folyamatok, amelyek belső szabályozása utasítás formájában szükséges.* Nincs ugyanis szükség utasításokra azoknál a munkafolyamatoknál, amelyek elvégzése szakképzettséghez kötött, és a szakképzett dolgozóktól elvárható a szakszerű és biztonságos munkavégzés.

— A feladatok nagyok, de nyilvánvalóan rendszert alkotnak. Kinek vagy kiknek a feladata a gazdálkodó szervezeteknél a munkavédelmi belső szabályozás elkészítése?

— Szó sincs róla. Az egyéni védőeszközök, a védőitalok és a tisztálkodási szerek juttatását egészségügyi miniszteri rendelet szabályozza: *ennek rendelkezései kötelezőek. Sőt: legfőbb ideje, hogy megszűnjék az a helytelen gyakorlat, ami a gazdálkodó szervezetek jó részénél még mindig tapasztalható.* Nevezetesen az, hogy az időjárás viszontagságai ellen védelemre szolgáló öltözéket munkaruhaként — kihordási időre — adják a dolgozónak. Ez akkor is törvénytelen, ha ezt valamelyik szakszervezeti testület jóváhagyta. Összetett és felelősségteljes feladat a védőeszközök megrendelésének, beszerzésének, nyilvántartásának és kiadásának rendjét meghatározni. *De a cél az, hogy minden körülmények között és mindenkor legyen a raktárakban elegendő mennyiségű, megfelelő minőségű és méretű védőfelszerelés.* A kiadott egyéni védőfelszerelések védőképességét, hatékonyságát és állapotát időszakonként felül kell vizsgálni, az elszennyeződött, fertőzött védőeszköz vagy védőruházat javításáról és tisztításáról pedig a gazdálkodó szervezetnek gondoskodnia kell. Természetesen *pontosan meg kell határozni, kinek a feladata a védőeszközök védőképességének ellenőrzése, kinek a dolga javittatásuk és tisztíttatásuk. Ugyanilyen szigorú kritériumai vannak a védőitalok és a tisztálkodószerek juttatásának is.*

— A gazdálkodó szervezetek belső szabályozásában most a legnagyobb feladat a munkavédelmi szabályzat elkészítése.

— Valóban, mivel nem a meglevő szabályzat átdolgozásáról, kiegészítéséről van szó. Mindenütt új munkavédelmi szabályzatot kell most készíteni, olyat, amely felépítésében, rendszerében és tartalmában is újszerű. Ehhez egyébként útmutatást adnak az Országos Munkavédelmi Bizottság — 6/1980. számú — irányelvei, valamint a minisztertanácsi rendelet végrehajtására kiadott ágazati és felügyeleti jogszabályok rendelkezései.

— Milyen esetekben indokolt a gazdálkodó szervezetek közötti együttműködés és munkamegosztás a belső szabályozás elkészítésében?

— *Nincs két egyforma vállalat, egyforma szövetkezet vagy költségvetési üzem, ezért a szervezeti és működési szabályzatok, a munkavédelmi szabályzatok és a munkaköri leírások sem lehetnek egyformák. Ezeket tehát önállóan kell elkészíteni, de hasonló profilú gazdálkodó szervezetekkel lehet konzultálni.* Más a helyzet a technológiai kezelési műveleti és karbantartási utasítások esetében. Olyannyira más, hogy itt kifejezetten kívánatos bizonyos együttműködés. A technológiai dokumentumok egy részének természetesen gazdálkodó szervezetekként megvannak a maguk sajátosságai, jelentős azonban azoknak a munkafolyamatoknak a száma, amelyek több helyen egyformák, s így felesleges többletmunka lenne mindenütt külön-külön kidolgozni a technológiai utasításokat. Mégis, bármely technológiai dokumentumot csak felülvizsgálat, a helyi körülményekkel való egybevetés után szabad átvenni és bevezetni.

— Az újonnan készülő munkavédelmi szabályzatok — az MVSZ-ek — nyilvánvalóan magukba foglalják az egyéni védőeszközök, a védőitalok és a tisztálkodási szerek juttatásának rendjét is. Azt jelenti-e ez, hogy ebben a kérdésben a vállalatok szabad kezet kapnak?

— Először is: *a biztonságos munkavégzésre alkalmas állapot fogalma nem azonos valamennyi munkakörben. Vannak fokozottan veszélyes vagy nagyfokú koncentráló képességet, jól működő reflexeket igénylő munkakörök* — például a gépjárművezetés, a nehézgépkezelés, illetve egyes operátori munkák tartoznak ebbe a kategóriába —, amelyekben a nem megfelelő pihentség, az alkoholos vagy a posztalkoholos állapot, esetleg egyes gyógyszerek utó- vagy mellékhatása rontja, illetve bénítja a munkaképességet. Ezért erre különös figyelmet kell fordítani. De ugyanígy előfordulhat, hogy a szervezetben lévő minimális alkohol, vagy posztalkoholos állapot egyes veszélyes vegyi anyagok felszívódását meggyorsítja, káros hatását fokozza, és ezért ez fokozott veszélyt jelent a dolgozó számára. *Ezeket a munkaköröket megjelölve fokozottabb tiltó és korlátozó rendelkezéseket kell előírni a munkavédelmi szabályzatokban, s azt is meg kell határozni, mely munkakörökben kötelesek a dolgozók alkoholszondázásnak vagy egyéb ellenőrzésnek alávetni magukat.* Persze azt, hogy mi veszélyes, egyébként is az adott munkahely jellege dönti el. Korlátozni kell például egyes munkahelyeken vagy munkakörökben a gyűrű, a nyaklánc, a karóra vagy a karkötő viselését. Hiszen ez az anyagmozgatásnál, a forgó és a mozgó géprészek közelében végzett munkánál nagy veszélyt jelent. Ugyancsak veszélyes lehet a hosszú, lógó haj viselése vagy a bő — a nem testhez simuló ruházat is. A munkavédelmi szabályzatban ezért ezekben a munkakörökben a hajháló, a kendő vagy a sapka viselését is kötelezővé kell tenni. Egyes munkahelyeken a nem megfelelő lábbeli — gumiszandál vagy fapapucs, tűsarkú cipő — viselését is korlátozni lehet, illetve kell. De ilyen korlátozás rendelhető el a tűz- és robbanásveszélyes munkahelyeken dolgozóknál a sztatikusan töltődő fehérneműk használatára is. Persze ebben az esetben a gazdálkodó szervezet köteles biztosítani a pamut vagy az antisztatikus alsóneműt. Ha a vállalat ezt nem biztosítja, úgy a dolgozó nem kötelezhető ilyen ruházat viselésére, illetve a nem megfelelő műszálas ruházat viselése nem tiltható meg. Hasonlóan meghatározható a kedvezőtlen klímaviszonyok mellett dolgozók munka- és pihenőideje. *A munkavédelmi szabályzatban kell szabályozni a túlzott zajártalomnak, vibrációs ártalomnak vagy pszichikai megterhelésnek kitett dolgozók munka- és pihenőidejének arányát, illetve túlzott egyoldalú terhelés esetén az aktív pihenést, a munkahelyi tornát.* Vannak munkahelyek, ahol a fokozott mérgezés — ólom, higany, ciánsó, arzén stb. — a biológiai ártalom vagy a fertőzésveszély miatt sem étkezni, sem dohányozni nem szabad, ezért az étkezés és a dohányzás lehetőségét a munkahelytől elkülönítetten, a higiéniai követelményeknek megfelelően biztosítani kell. *Hasonló a helyzet a tűz- és robbanásveszélyes munkahelyek esetében is.* A feltételek biztosítása mellett szervezési — és esetenként személyi — feltételek meghatározásával kell lehetővé tenni a dolgozók számára, hogy a korlátozások mellett szükségleteiknek megfelelően élhessenek jogaikkal is. Mindezen túl gondoskodni kell az elsősegélynyújtás megszervezéséről is. *Meg kell határozni, hogy kinek a feladata az elsősegélynyújtó felszerelések folyamatos biztosítása, az eszközök meglétének ellenőrzése és pótlása.* Ugyancsak szabályozandó, mely munkaterületeken kell egy vagy több elsősegélynyújtásra kiképzett dolgozónak jelen lennie, továbbá az is, kinek a feladata figyelemmel kísérni, hogy a szabadságok és a szabadnapok kiadása, valamint a műszakbeosztások kialakítása során mindig a munkahelyen tartózkodjék elegendő, az elsősegélynyújtásra kiképzett személy.

— Az új munkavédelmi szabályzat nyolc fejezetből áll; közülük most csak néhányat tudunk említeni. Mit tartalmaz a munkavédelmi eljárások rendje?

— A külfönféle munkavédelmi eljárások rendjének rendszerbe foglalása még inkább megerősíti a munkavédelem integrálását a termelés és a gazdálkodás egészébe. Ezért rögzíteni kell, hogy a munkavédelmi belső szabályozás egyes és a működési szabályzatnak vagy a technológiai dokumentumoknak — kiegészítése kiknek a feladata, meg kell határozni ezek jóváhagyásának rendjét, nyilvántartását és felülvizsgálatát is. *Rendelkezni kell arról is, hogy a használatbavételi, üzembehelyezési engedélyek kiadására munkavédelmi szempontból ki és milyen feltételek esetén jogosult,* az engedélyekben mely esetben, mit kell rögzíteni. A termelőeszközök karbantartására vonatkozó rendelkezések kidolgozásánál is meg kell határozni, hogy kinek, mikorra kell elkészítenie az éves, féléves vagy havi karbantartási tervet, a tervet ki hagyja jóvá, és kinek a feladata a végrehajtás ellenőrzése. Fel kell készülni a rendkívüli események esetén teendő intézkedésekre is. Itt lényegében *azt kell meghatározni, hogy a gazdálkodó szervezeteknél mely események tekinthetők rendkívülinek, és ezekben az esetekben, mi a teendő.* Ezen belül azt is meg kell határozni, hogy ki irányítja a mentést, a veszélyeztetett területről a veszélyeztetett személyek eltávolítását, s a terület lezárását. A riasztási szabályzatot természetesen összhangba kell hozni a tűzriadóterv vel, illetve a hasonló esetekre vonatkozó polgári védelmi szabályzatokkal.

A munkavédelmi eljárások rendje keretében kell szabályozni a termelőeszközöket gyártó gazdálkodó szervezeteknél a munkavédelmi minőségtanúsítás belső feladat- és felelősségrendszerét, valamint a munkavédelmi minősítésre kötelezett gyártmányok minősítésére vonatkozó belső előírásokat. *Minden gazdálkodó szervezetnek szabályoznia kell a termelőeszközök beszerzésének és felhasználásának munkavédelmi előfeltételeit.* Szabályozni kell végül a munkavédelmi ellenőrzések rendszerét is. Nemcsak a szemlék rendjét kell meghatározni, hanem valamennyi ellenőrzési és vizsgálati feladatot is. Meg kell határozni továbbá a szemlék tartalmát is, hiszen ezeknek elsősorban nem az apró hiányosságok felszámolása a céljuk. *A termelőberendezések — ideértve a járműveket is — időszakos felülvizsgálatát elsősorban a szabványok és a biztonsági szabályzatok határozzák meg.* Egy részüket hatósági felügyeletek végzik, de vannak olyan berendezések is, amelyek vizsgálata vállalati hatáskörbe tartozik. Ilyenek egyebek között a villamos berendezések érintésvédelmi, szabványossági és szigetelési-ellenállási vizsgálatai és mérései, valamint az emelőberendezések, a centrifugák és a csővezetékek vizsgálata. Szintén meg kell határozni az egyes munkahelyek műszeres vizsgálatának rendjét. Ezek ugyanis az egészségi károsodások megelőzését szolgálják. Ezeknek a méréseknek gyakoriságára általában jogszabályok ,szabványok nem intézkednek, csak a megengedett értékeket és a vizsgálati követelményeket szabályozzák.

A vizsgálati rendszer kialakításánál az egyes ártalmak mértékét figyelembe véve célszerű legalább ötéves periódusokat kialakítani, egyrészt a középtávú és az éves szociális tervek kialakítása érdekében, másrészt a tervekben foglaltak végrehajtásának ellenőrzése szempontjából. Ezzel kapcsolatban azt kell meghatározni, hogy az egyes méréseket — zaj, vibráció, levegőszennyezés, klíma, világítás — mely munkahelyekre vagy munkafolyamatokra és milyen gyakorisággal kell elvégezni. Azt is szabályozni kell, melyik szervezeti egység feladata a mérések elvégzése vagy külső szervtől történő megrendelése, valamint az is, hogy a mérési eredmények alapján kinek a dolga az esetleg szükséges intézkedések megtétele. Mindezek természetesen csak kiragadott példák a sokrétű követelmények érzékeltetésére.

— Szó volt a szakszervezet jogairól és feladatairól. A munkavédelmi belső szabályozásnál melyek ezek?

— *A gazdálkodó szervezet szakszervezeti testületeit széles körű jogok illetik meg, így például a munkavédelmi szabályzat esetében az egyetértési jog.* A szervezeti és működési szabályzattal, valamint a munkaköri leírásokkal kapcsolatban a véleményezési jog, a különböző technológiai dokumentumok esetében pedig ellenőrzési jogukat érvényesítik a szakszervezeti szervek.

— S végül: mi a határideje a gazdálkodó szervezetek munkavédelmi belső szabályozása befejezésének?

— *A munkavédelmi belső szabályozást 1982. végéig kell befejezni. A munkavédelmi szabályzat elkészítésére a tárcák végrehajtási rendelkezései külön-külön megjelölik a határidőt.* A szervezeti és működési szabályzatok kiegészítése és pontosítása azonban nem kötődik a tárcák végrehajtási rendeletéhez. A technológiai, műveleti, kezelési és karbantartási utasítások ki-, illetve átdolgozásához már elkészültek a megfelelő szabványok. Mindezek alapján az előkészítő munkálatokon már túl vagyunk, a befejezésig azonban még egy esztendő hátra van.

A sikerért naponta küzdeni kell

Vasutasok a Vörös Csillag Érdemrenddel kitüntetett VIII. kerületi munkásőr-zászlóalj legjobb századában

Határozott, céltudatos ember. Sokan tisztelik szókimondó őszinteségét, sablonoktól mentes életstílusát. Mégis voltak már ezért konfliktusai. Optimizmusa, energiája irigylésre méltó. Nem szegi kedvét kudarc, vagy bírálat — önteltté sem teszi dicséret és kitüntetés. Megszállottja a közös ügynek. A vasút és a haza fegyveres szolgálata edzette akaraterejét, hitét. Szigorú, igazságszerető embernek ismerik *a VIII. kerületi Asztalos János vasas munkásőr-zászlóaljnál is, ahol századparancsnok.* Sok elfoglaltsággal és lemondással járó feladat ez — mint a vasúti szolgálat.

Kovács János

Gyerekfejjel, nehéz pályamunkán

Kovács Jánossal, a Vezérigazgatóság katonai szakosztályának munkatársával, a MÁV tűzvédelmi vezetőjével nem könnyű az irodájában találkozni. Gyakran utazik vidékre, a szolgálati helyeket ellenőrizni.

Nem sok perspektívával kecsegtető környezetből indult. A pályaőr apa öt gyermeke közül ő volt az első, a legidősebb. Pettenden, a 170-es számú őrházban született.

— *Tizenhét éves koromban már dolgoztam, mert kellett a pénz a megélhetésre* — mondja. — *Pályamunkás lettem. A Martonvásár és Kápolnásnyék közötti vonalon dolgoztunk.* Már szinte gyermekként bekapcsolódtam a munkásmozgalomba. 1948-ban lettem tagja a Dolgozó Parasztok és Földmunkások Szakszervezetének. A vasúti pályán az alépítmény földmunkáit akkoriban kubikusok végezték. Sohasem felejtem el a szentesi, a csányteleki és a kisteleki kubikusokat, akik lókordéllyal, talicskával hordták a földet. Sokat tanultam tőlük. Nagyra értékelem azt a „munkásegyetemet", amelyről természetesen nem adnak diplomát.

Ez az indíttatás határozta meg további életútját is. 1950-ben, a dunapentelei vasútvonal építésénél már a szocialista versenymozgalmat szervezte. *Egy évvel később a szakszervezeti központ politikai munkatársa lett. Ott lépett be a pártba is. Húszéves, amikor bevonul katonának a határőrséghez.* Leszerelése után a szegedi igazgatóság vasútpolitikai osztályára helyezték politikai tisztnek. 1956 júniusában hívták vissza a vasutas-szakszervezethez. Az ellenforradalom a kommunisták nehéz próbatétele volt.

— Október 23-án a nép az utcákra tódult — emlékezik. — Forró volt a hangulat. Sok ember bizalma megrendült akkor. A jobboldali szociáldemokraták a szakszervezet Benczúr utcai székházában is átvették a hatalmat. Kiadták a parancsot, hogy gyűjtsük össze Marx és Lenin műveit, aztán égessük el a kazánházban. Néhány kommunistával együtt a könyveket egy irodába hordtuk és az ajtó kulcsát elrejtettük. Sikerült megmenteni a több száz kötetet. A megújhodás a párt újjászervezésével kezdődött. A szociáldemokraták jelenléte miatt csak illegálisan tudtunk tevékenykedni.

Háromszoros kiváló század

Elbeszélése nyomán filmszerűen elevenednek meg az események. Huszonöt évvel ezelőtti epizódokat villant föl. Ott menetelt december 6-án, a munkás-paraszt kormány melletti tüntetésen. Géppuskával tüzeltek rájuk a mai Abbázia tetejéről. Az orvlövészeket ártalmatlanná tették. 1957 januárjában megalakult a munkásőrség. *Az építők, a bányászok, a vasutasok elsőként fogtak fegyvert a szocialista hatalom védelmében.*

— Akkor még egyenruhánk sem volt — folytatja. — Nappal a munkahelyen dolgoztunk, éjszaka pedig a zavarkeltőket, a plakátragasztókat szedtük össze. A munkásőrsküt két hónap szolgálat után tettük le. *A Bokányi Dezső építő zászlóalj tagjai lettünk.* Később átkerültünk jelenlegi zászlóaljunkba.

Kovács János 1975-től századparancsnok. Azóta egysége háromszor nyerte el a zászlóalj legjobb százada címet. A zászlóaljat január 16-án — a munkásőrség megalakulásának 25. évfordulója alkalmából — *Vörös Csillag Érdemrenddel* tüntették ki. A Kovács János vezette első század pedig ismét elnyerte *a zászlóalj legjobb százada címet.*

— Fegyelmezett, sokat próbált munkások, vasutasok teljesítenek szolgálatot az első században — mondja. — Van közöttünk kocsivizsgáló, térfőnök, villanyszerelő, mozdonyvezető, üzemfőnök-helyettes, és szakszervezeti tisztségviselő is. *Győre Gyula* szakaszparancsnok-helyettes például a józsefvárosi kocsiszolgálat részlegvezetője. Kiváló parancsnok. *Csapó József,* a nyugati körzeti üzemfőnökség vezetője is példásan helytáll a munkahelyen és a fegyveres testületben egyaránt. A század egyik legjobb rajának a parancsnoka. *Ilyen emberek között, ilyen kollektívában mindenki örömmel dolgozik. Pedig nem könnyű a munkásőrélet.* Évente kétszáz órát is fel kell áldozni a szabad időből. Egy parancsnoknak a többszörösét. Akik azonban megízlelték ezt az életet, nem szívesen válnak meg az egyenruhától, a fegyvertől.

Meggyőződéssel menni tovább az úton

Kovács János húsz évet töltött a vasutas-szakszervezeti mozgalomban. Harminc éve pártpropagandista. Több mint egy évtizede pedig, esténként, a X. kerületi pántbizottság politikai tanfolyamain, marxista középiskolájában oktatja a hallgatókat. Kiváló tevékenységét a Haza Fegyveres Szolgálatáért — és a szakmai munkát elismerő — kitüntetések fémjelzik.

Az úton azonban tovább kell menni. *Meggyőződéssel vallja, hogy a tegnapelőtti érdemekből ma már nem lehet megélni! Az eredményekért, a sikerért naponta küzdeni kell!* És ő ezt teszi a gyakorlótereken és a MÁV szolgálati helyein egyaránt.

K. S.

25 éves a munkásőrség

Kiállítás a Budai Várban

Negyedszázad a nép szolgálatában címmel január 17-én jubileumi kiállítás nyílt a munkásőrség megalakulásának 25. évfordulója alkalmából a Magyar Munkásmozgalmi Múzeumban. A megnyitó ünnepségen *Pozsgay Imre* művelődési miniszter mondott beszédet.

Hangsúlyozta többek között, hogy a munkásőrség az eltelt negyedszázad során szocialista társadalmunkkal együtt fejlődött, s a politikai szilárdságon kívül jól felkészült, fegyelmezett fegyveres testületté kovácsolódott. Tagjainak helytállása példamutató egész társadalmunk számára.

A kiállításon a látogatók fényképfelvételeken ismerkedhetnek meg a munkásőrök életével, békés körülmények között. A múzeum méltó gazdája a bemutatónak, hiszen a munkásőrség létrejötte része a magyar munkásmozgalom történetének. Ezt a felfogást követi a kiállítás is azzal, hogy nem csupán a testület 25 évét mutatja be, hanem a magyar munkásmozgalom eseményei sodrába helyezi el azt.

A kiállítás április 4-ig tekinthető meg a Budai Várban.

MIELŐTT ELINDUL A VONAT

Csak csukott ajtókkal...!?

A közelmúltban Miskolcon jártam. Visszautazáskor a *Tiszai pályaudvaron* tapasztaltam az expressz indítása előtt, hogy a hangosbemondón előzékenyen figyelmeztették az utasokat — a balesetek elkerülése érdekében — a kocsik ajtóinak becsukására. A kedves felszólításnak az utasok általában szívesen tesznek eleget, segítve ezzel a jegyvizsgálók és az ügyeletes vasúti tiszt munkáját.

— *A Tiszairól nem megy ki vonat nyitott ajtóval* — tájékoztattak előzetesen a miskolci igazgatóságon. Ezt valóban így tapasztaltam, s van is oka a nagyobb óvatosságnak, mert bizony pár évvel ezelőtt sok súlyos baleset okozója volt a figyelmetlenség.

Más a helyzet *Mezőkövesden* és *Füzesabonyban,* ahol a vonatról többen leszálltak. Innen már *nyitott ajtókkal robogott tovább az expressz.* A fiatal jegyvizsgálókkal beszélgettem erről, és úgy vélekedtek, hogy a jegyvizsgáló elsődleges feladata a menetjegyek kezelése. Nincs módjában annak ellenőrzése, hogy a leszállók vajon becsukták-e az ajtókat. Viszont oktatóik véleménye szerint *helytelen ez a szemlélet.* Mezőkövesden és Füzesabonyban is előbbre való az ajtók becsukása, és aztán következhet a jegyvizsgálat.

Mondják azt is, hogy amikor 10-15 kocsiból áll a szerelvény, és csak egyetlen jegyvizsgáló teljesít, rajta szolgálatot, lehetetlenség elvárni tőle valamennyi ajtó becsukását. Ezt én se vitatom. Csakhogy *Balassagyarmat és Vác között tapasztaltam néhány hete, hogy a jegyvizsgálók kellemesen társalogtak a vonatvezetővel a szolgálati szakaszban, miközben induláskor az ajtók nyitva maradtak. Felcsaptam hát magam önkéntes ajtócsukogatónak.*

A múlt hónap végén — egy szombati napon — majdnem kisétáltam a *Záhonyból* Budapestre tartó gyorsvonat utolsó kocsijának *hátsó átjáróján,* mert ezt is nyitva „felejtették". Hibás ebben a vonatot összeállító, indító állomás személyzete is, akárcsak a jegyvizsgáló, aki nem ellenőrizte, hogy rendben van-e minden a hosszú távon közlekedő gyorsvonaton.

Az eset nem nevezhető véletlennek. Pontosan egy héttel később Szolnokra utaztam, és a hátsó kocsi átjáróajtaja akkor is nyitva volt.

Az egészből levonható tanulság: — *Figyelmetlenek vagyunk. Nemcsak az utasok, nanem a vasutasok is. Félő, hogy a mulasztások előbb-utóbb balesettel végződnek. Jobb lenne ezeket megelőzni!*

Kőhidi László

A munkásőrök életéből

Kiállítás a Landler Járműjavítóban

A *Landler Jenő MÁV Járműjavító Üzem* pártbizottsága és munkásőrbázis parancsnoksága a munkásőrség megalakulásának 25 éves jubileuma alkalmából kiállítást rendezett a művelődési házban. Az üzem munkásőreinek életét fényképekben és különböző tárgyak szemléltetik. A kiállítás megnyitója után a KISZ-fiatalok találkoztak a 25 évvel ezelőtti események főszereplőivel, azokkal, akik a párt hívó szavára elsőként ragadtak fegyvert. A kiállítás megnyitása után egy héttel, ünnepi bázisgyűléssel, és az azt követő munkásőr családi esttel zárult a programsorozat.

Útközben

A vasút, az vasút

Szombathelyen az utolsó pillanatban szálltam fel a Balatonszentgyörgyre induló 7507. számú gyorsvonatra. Szerencsém volt, mert pontban 6 óra 45-kor elindult. A kupéban régi ismerősömmel szemben foglaltam helyet.

— *Milyen pontosak vagyunk és a meleg is kellemes* — mondja útitársam, majd hozzáteszi: — *Tudja, a feleségem a később induló és ezzel a vonattal egyidőben Keszthelyre érkező buszt javasolta. De én jobban szeretem a vonatot, mert az kényelmesebb, s ilyenkor télen biztonságosabb.*

Ismerősömnek igaza lehet, de én nem tudok különbséget tenni vonat és busz között, mert engem a zöld arcképes igazolvánnyal járó kedvezmények a sínekhez kötnek.

Boba után váratlanul elszökött a meleg. Egy-két utas kalapot, sálat, majd kabátot vett fel és kérdőn nézett a jegyvizsgálóra, aki udvariasan közölte:

— *Sajnos elromlott a dízelmozdony fűtőberendezése.*

Útitársamra nézek. Hallgat, akárcsak én.

Sümeg után biztató hírrel jön a jegyvizsgáló:

— *Valószínű Tapolcán olyan gépre váltunk, amely tud fűteni...*

Hallgatunk, fagyoskodunk, remélünk...

Tapolcán megtörténik a mozdonycsere. Az arcok jégcsapjai is olvadni kezdenek. Vonyarcvashegyen már a kocsival együtt melegszik a légkör. Keszthelyre érkezésünk előtt „sorstársam" újból megszólal:

— *Tudtam én, hogy nem szabad hallgatnom az asszonyra. A vasút, az vasút...* — és jó erősen megrázta a kezemet, mielőtt kiléptünk volna az újra kellemes meleget árasztó vasúti kocsiból.

Sz. Jakab István

Hatvani vasutas munkásőrök

1957. februárjának végén Hatvanban is megalakult a munkásőrség. Az állomásról egy szakasznyi vasutas kérte felvételét a fegyveres testületbe. Az akkori vasutas szakaszból már csak négy tényleges munkásőr van. Az alapítótagok részére jubileumi ünnepséget rendeztek az állomáson. (Képünkön: *a hatvani vasutas munkásőrszakasz tagjai a sikfőkúti táborban.*)

Alapító munkásőrök

Farkas József századparancsnok

Hernádkércsen született, földműves-napszámos családban. Az apja három hold földet kapott, amikor eldőlt az ezeréves per a föld tulajdonjogáért. Ezen a kis jusson dolgozott jó három esztendőn át. De akkor már új, friss szelek járták a határt. Vonzotta, csábította a szélesebb horizont, a sokféle munkaalkalom és a mozgalom.

Belépett a kommunista pártba. Mohón szívta magába mindazt, amit a pártnapokon, szemináriumokon, elvtársi beszélgetéseken hallott. Az egykori csendes falusi élet után kitárulkozó új világot fedezett fel az első munkás közösségben is, amikor felvették pályamunkásnak a vasúthoz. *De Kazincbarcika csak az előiskola volt a katonasághoz képest, ahol három kemény esztendőt szolgált, feledhetetlen elvtársi-bajtársi emlékekkel és kitűnő előmenetellel.* Az eszes, minden után érdeklődő fiatalemberre az előljárói hamar felfigyeltek. Tiszthelyettesi iskolára küldték, onnan Szombathelyre vezényelték kiképzőnek és szakaszparancsnok-helyettesként szerelt le.

Marasztalták, biztatták, hogy vállaljon továbbszolgálatot, *de a szíve őt is visszahúzta a vasúthoz.* Barcikán folytatta, ahol kezdte, de nem sokáig maradt ott. Miskolc volt a következő állomás, a pályafenntartási osztószertár, majd a Nyugati pályaudvar következett kétévi megállóval, *azután az anyyagellátási igazgatóság, ahol azóta is dolgozik mint személyzeti vezető.*

Nem lenne teljes az arcképvázlat a szívós tanulás, a közügyek iránti szüntelen érdeklődés leírása nélkül. Talán ezzel lehetne jellemezni leginkább azt a hatalmas ívű pályát, amelyet Farkas József is megtett, ahogy jellemző ez nemzedékének megannyi jeles képviselőjére. *Hat elemivel kezdte. Munka, család mellett elvégezte az általános iskola nyolc osztályát, azután a gimnázium következett, sikeres érettségivel, közben sokféle szakmai tanfolyam, a vasúti tisztképző, hozzá a marxista—leninista esti egyetem szakosító tagozata.* Egy szuszra is elég felsorolni, hogy mi mindent pótolt és tanult kitartó, lankadatlan szorgalommal.

Származása, múltja, felkészültsége, megalapozott tudása segítette hozzá, hogy eligazodjon az élet és a felelősségteljes munka számtalan buktatójában. Akkor is, amikor nehéz napok következtek. Olyanok, amelyek próbára tették a legharcedzettebb embereket is.

Dolgozott párttitkárként, végrehajtó bizottsági tagként mintegy másfél évtizeden át. Ismerte az embereket és tudta, hogy kikre számíthat. Csakis így lehetséges, hogy közvetlenül az ellenforradalom után, 1956 novemberében már 13 tagú alapszervezet kezdett dolgozni a munkahelyükön és amikor fegyveres szolgálatra szólították őket, 32 nagyszerű harcossal alakult meg a munkásőr-alegységük. Négyen ma is együtt teljesítenek szolgálatot: *Kocsis Sándor,* az alegység vegyvédelmi felelőse, *Tóth Péter* és *Csik Sándor* és ő, a VI. kerületi Bokányi Dezső munkásőr-zászlóalj századparancsnoka.

Korábban a zászlóalj két „vasutas" munkásőrszakaszt számlált, napjainkban pedig négyet. *Farkas Józsefet* 1959-ben rajparancsnoki beosztásba nevezték ki. Ettől kezdve a századparancsnoki funkcióig végigjárta valamennyit, dolgozott szakaszparancsnok-helyettesként, majd évekig szakaszparancsnokként, azután próbára tették századparancsnok-helyettesként és idén öt éve lesz, hogy kinevezték a század parancsnokának. *Persze, mindez ismét szívós tanulás, sokféle tanfolyam útján történt, megint csak a munka, a család mellett, tisztán a közélet iránti felelősségből.*

De a fáradozás, a közös, egybefogott akarat szép sikereket teremtett. Az alegység fegyelme, erkölcsi-politikai állapota jó, a foglalkozásokon a megjelenés átlagon felüli. Büszke a század arra, hogy az ő soraiból került ki az egységparancsnok helyettese, a szervezési csoportvezető és több kívülálló hiradós szakember. És a legjobban mérhető siker: *az utánpótlás.* A pártalapszervezetek támogatása révén jelenleg a században 17 fiatal ismerkedik a munkásőrélet szabályaival.

— *Jól összekovácsolt, nagyszerű közösség a miénk* —, így vélekedik a parancsnok és hozzáteszi: — *Munkásőreink példát mutatnak a munkahelyeken, a szakmai feladatok teljesítésében és a szolgálat ellátásában egyaránt. Ez utóbbiban leginkább az becsülendő, hogy az önként vállalt feladatot elkötelezetten és nagynagy odaadással végzi idősebb és fiatal, párttag és pártonkívüli.*

Farkas József főfelügyelő, munkásőr századparancsnok ezzel a nagyszerű életművel mutat példát a nyomába lépő, új nemzedéknek.

Hegedüs Ferenc

Rátonyi Gábor visszatért

Új vezető edzője van a BVSC úszószakosztályának

Néhány nap óta új vezető edző irányítja a BVSC úszóinak fölkészülését. *Rátonyi Gábor* neve nem ismeretlen a sportkedvelők előtt. A most huszonkilenc esztendős fiatalember a Szőnyi úton kezdte pályafutását. A hatvanas évek végén, a hetvenes évek elején több bajnoki érmet szerzett a medencében.

— *Azok voltak a nagyszerű idők* — emlékszik vissza —, nem akadt olyan verseny, ahol ne nyert volna vasutasversenyző. Csodálatos volt együtt edzeni, hajtani *Túróczyékkal, Szentirmayékkal.*

München után akasztotta szögre az úszónadrágot, de csak a sportágnak mondott búcsút, úszótudását ezután is kamatoztatta — öttusázni kezdett. Először a Pécsi MSC színeiben, majd az egyik legerősebb hazai szakosztályban, a Csepelben. Legjobb eredményét 1978-ban érte el, amikor a piroskékekkel elnyerte a *Bajnokcsapatok Európa Kupáját.*

Huszonnyolc évesen — egy makacs betegségtől kényszerítve — fejezte be a versenyzést, s nem sokkal később az öttusaszövetség szakfelügyelője lett. Nagy lelkesedéssel látott munkához, tevékenysége nyomán hamarosan élénkülni kezdett a vidék háromtusa élete...

S nemrég ajánlatot kapott a BVSC úszószakosztályának vezető edzői tisztére...

— *Először egy kicsit gondolkodóba estem, hiszen az évek során nagyon megszerettem az öttusát* — magyarázza. — De aztán eszembe jutott a dolog másik oldala: itt kezdtem, innen indultam el, még a pályamunkásokat is ismerem a Szőnyi úton... Elvállaltam.

Nyolc edző és mintegy százharminc versenyző került közvetve vagy közvetlenül a keze alá. A klub vezetése azt várja tőle, hogy irányításával a szakosztály mielőbb visszaszerzi megtépázott tekintélyét idehaza, s persze, a nemzetközi versenyeken is.

— *Bizonyos értelemben könnyű, bizonyos értelemben nehéz a helyzetem* — mondja Rátonyi Gábor. — *Könnyű, mert munkámat olyan szakemberek segítik, mint például a szakosztály elnöke, az egykori kétszeres EB-győztes Sebő Ágota, vagy a technikai vezető Pálmai István.* Nehéz a dolgom, mert pillanatnyilag a létesítményhelyzet meglehetősen rossz a Szőnyi úton. A sátortetős ötvenméteres medence technikai okok miatt nem használható, így gyakorlatilag a huszonöt méteres, négypályás fedettben vagyunk kénytelenek gyakorolni, méghozzá a vízilabdázókkal közösen.

— Sikerülni fog az előrelépés?

— *Sikerülnie kell!* Új elképzelésekkel, új módszerekkel kezdtük el a munkát. Tehetséges, jó szellemű a csapat. A nehézségeket pedig majd csak leküzdjük.

p. gy.

MOZDULJ!

Vetélkedő Szombathelyen

Szombathelyen 1981 őszén másodízben hirdették meg a „*Mozdulj!*" sportvetélkedőt vállalatok és üzemek kollektívái részére. A vetélkedőre 35 brigád nevezett, a versenyzők létszáma pedig elérte a 600-at. A novembertől januárig tartó selejtezőkből öt férfi- és öt női csapat jutott a döntőbe, melyre január 10-én került sor.

A szombathelyi járműjavító három brigáddal indult a nemzeti versenyeken, *közülük a férfi döntőbe jutott a VI. osztály fiataljainak Dízel-motorjavító brigádja. Izgalmas küzdelemben a második helyet szerezték meg.*

A verseny színvonalát és jó hangulatát a játékos ügyességi feladatok, a fizikai erőnlétet igénylő „profi" gyakorlatok — és nem utolsó sorban a lelkes közönség biztosították.

Parais István

A Mozdulj vetélkedő izgalmas pillanatai

Hová mész, te kis Juliska...?

Fogalmam sincs, hogy egy mozdonyvezető, vagy kalauz havonta hány kilométert tesz meg. Azt viszont tudom, hogy kilenc ifjú hölgy és egy fiatalember, decemberben és januárban 8300 kilométert utazott vonaton, hadd fogalmazzak úgy; — munkába menet. Jártak Drezdában, Olomoucban, Moszkvában, a szovjetunióbeli Penzában. No nem turistaként, városnézőként... Számukra ezek a városok egy-egy uszodát jelentenek, kemény munkát és versenyeket.

A BVSC műugrói, felnőtt és utánpótlás válogatott kerettagok ők, akiknek a hazai téli víziedzési lehetőségek hiányában vállalni kell ezt a roppant mennyiségű utazást. Mindezt azért, hogy a nyári versenyeken — itthon és külföldön — felkészülten lépjenek a műugró deszkára, s a toronyba.

Kérem, egy pillanatig se gondolják, hogy ez egyszerű dolog. A zökkenőmentes lebonyolításhoz sok mindenre szükség van. Szovjet, NDK, csehszlovák sportbarátok baráti — nyugodtan írhatom — *testvéri segítsége.* Van abban valami nagyszerű, amikor az „ellenfél", a saját létesítményeiben nyújt otthont vetélytársainak, sőt igyekszik mindent megtenni, hogy ez az otthon valójában otthon legyen. Még akkor is, ha ez teljesen soha sem sikerülhet.

Megható jelenet volt például Drezdában, amikor a verseny előtt a rendezők a zsűrihez kértek az aznap 13 éves Brigittát, aki csak akkor értette meg, mi történik, amikor csókokat, ajándékokat kapott. Az esti banketten szülinapi torta is került az asztalra, *Briginek Drezdában,* a csapat *legfiatalabb tagjának, 10 éves Julinak pedig Olomoucben.* Ő ott ünnepelt, pontosabban ünnepelték...

Ezek a gyerekek bármennyire megszokták a hálókocsiban alvást, a szokatlan ízeket, edzőik szülőt helyettesítő mivoltát, mégis csak gyerekek, s bizony néha csupán az idegen szállodai szobák falainak sírhatják el bánatukat.

Természetesen sok mindent kapnak, s olyan barátságokat köthetnek (kötnek is), melyeket semmilyen fórumon nem lehet megvétózni. Kicsik és nagyok kötődnek egymáshoz, fütyülnek a világpolitikára, mert ismernek egy nagyszerű nyelvet, mely bizony sokszor csak vállveregetésből, mosolyokból áll. Mégis világnyelv. *A sport világnyelve,* s beszélik a Föld legtávolabbi sarkában is.

Bizonyára kevesen koccintottak Magyarországon este 21 órakor boldog új évet kívánva, annak a csapatnak egészségére, mely a 3 órás időeltolódás miatt — magyar idő szerint — akkor köszöntötte az új esztendőt Penzában. Az új esztendőt, mely bizzunk benne sok örömet tartogat ennek a vidám kis csapatnak, s edzőinek, *Irénkének, Pista* és *Laci* „bácsinak". akik ismétlem, egy személyben edzők, szülők, leckét számonkérő pedagógusok.

Hová mész, te kis Juliska? S, ti többiek, *Nóri, Zsuzsi, Andi, Szabolcs, Ági, Ibi, Kati, Ildikó?* Reméljük jó úton, előre...

Veégh Ádám

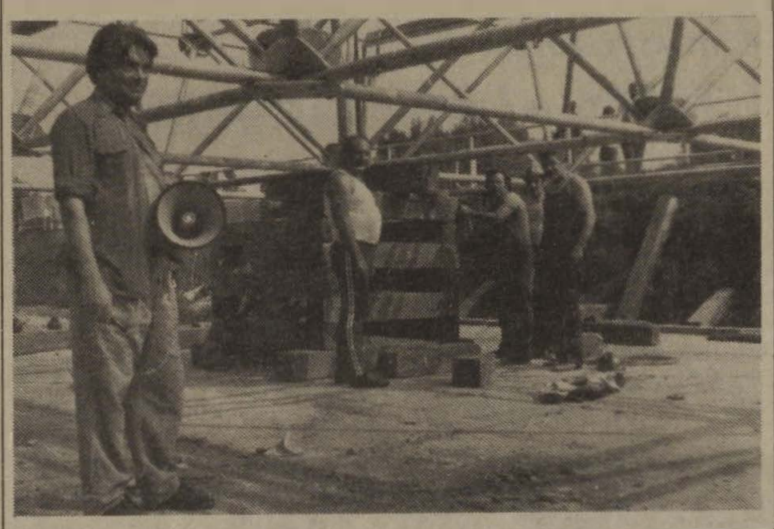
Teremfoci Győrben

A *Kisalföld* vasutasai december 19-én labdarúgásban mérték össze tudásukat az új győri sportcsarnokban. A már hagyományosnak számító teremfocimérkőzésre a budapesti igazgatóság csapata a rossz idő miatt nem érkezett meg.

A bajnokság védnöke a Győri MÁV-DAC sportegyesület volt. A győztes, a győri körzeti üzemfőnökség vontatási üzemegységének csapata lett, második Rajka, a harmadik Győr állomás és Mosonmagyaróvár csapata.

MEGMOZDULT A KÖZÖSSÉG

Sportcsarnokot építenek a dombóvári vasutasok



A nyolc ponton egyszerre emelt szerkezet lassan a helyére kerül

Az 1927-ben alakult Dombóvári Vasutas Sport Egyesületben tavaly *hét szakosztály* működött eredményesen. Különösen az utóbbi két évben fejlődtek sokat: a szakosztályok száma ekkor nőtt négyről hétre majd 1981. július 31-én, a DMSC-vel történt fúzió után, a labdarúgó-szakosztállyal nyolcra gyarapodott.

Csupán a labdarúgók szerepeltek gyengén, a többi szakosztály teljesíti a célul tűzött feladatot, s igyekeznek minél több utánpótlást nevelni az egyetemes magyar versenysportnak.

A kosárlabdacsapat közel volt már az NB I-be jutáshoz. Az atlétikai szakosztály 1978-ban alakult. Két év alatt két arany, két ezüst és tizennyolc bronzjelvényes atlétát nevelt. A birkózás is kedvenc sportág Dombóváron. A szakosztályban 70-80 fiatallal foglalkoznak eredményesen. Az Országos Úttörő Olimpián *Kiss Szabó Béla* egy I. és két III. helyezést, *Buzás Zoltán* egy I. és egy II. helyezést ért el. Az országos serdülőversenyen *Nemes Miklós* ért el I. helyezést, az országos ifjúsági versenyen *Ormosy Gábor* IV. lett.

Az egyesület létesítményei kielégítik a csomópont több mint 3000 dolgozójának tömegsportigényeit is. Igaz, 40 éve épültek, és ma már szűknek bizonyulnak. A kosárlabdacsapat a Pécsi VSK-pályán játssza hazai mérkőzéseit. Ezért a dombóvári vasutasok kezdeményezték, hogy munkacsarnokot létesítsenek a teremigényes sportágak eredményesebbé tételéért. *Kellő előkészítés után az egyesület és a csomópont gazdasági vezetése megteremtette az építéshez szükséges tárgyi feltételeket, majd megmozdultak a szocialista brigádok is.*

A KIPSZER egyik dolgozójának irányításával megkezdődött a tetőszerkezet összeállítása. Hatvanan emelték a hatalmas szerkezetet a megkívánt 7 méter 30 centi magasságba. A Tolna megyei Építőipari Vállalattól és a városi tanács költségvetési üzemétől kapott segítséggel helyükre kerültek a tartóoszlopok is. Most már az ÉHF és a pft dolgozói végzik a falazást — természetesen ők is társadalmi munkában. 633 szocialista brigádtag eddig 2966 óra társadalmi munkát teljesített. Valamennyi szolgálati ág dolgozói részt vettek *Harangozó László* üzemfőnökkel és *Noé István* országgyűlési képviselővel az élen.

A munka folytatódik. Remélhető, hogy az 1982. évi vasutasnapra már az új csarnokban hangzik fel a szurkolók ötven éve ismert biztatása: — *Hajrá VOGE!*

Krajczár Antal

HÍREK

— **Előadás.** A nagykanizsai vasutasok kertbarátköre tagjai részére a közelmúltban Sipos Béla, a Kertészeti Egyetem tudományos munkatársa diafilm-bemutatóval egybekötött előadást tartott a kiskertek gyümölcsfáinak gondozásáról.

— **Pályaválasztási tanácsadás.** A szerencsi körzeti üzemfőnökségen a Hunyadi János Általános Iskola pályaválasztási napot rendezett január 11-én a 8. osztályos tanulók részére. Ismertették többek között a vasúti munkaköröket és a szakképzés formáit.

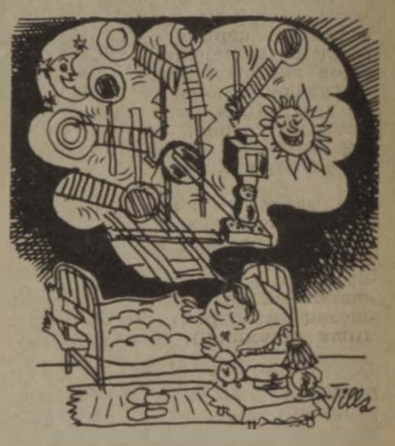
— **Felhívás.** Az 1942/43-ban végzett MÁV tisztképző tanfolyam hallgatói részére ez év tavaszán dr. Varsányi Lajos találkozót szervez. Akik ezen részt akarnak venni, levélben értesítsék dr. Varsányi Lajost. (4026 Debrecen, Garay u. 22.)

— **Vizsgálóasztal.** A szombathelyi járműjavító üzem fiataljai társadalmi munkában különleges vizsgálóasztalt készítettek. A megyei Markusovszky Kórház megbízásából megtervezték és elkészítették a rektoszkópot. A vizsgálóasztalt 50 ezer forintos költséggel állították elő. Ilyen szerkezetet csak tőkés importból lehet beszerezni.

— **Önkiszolgáló.** Az üzemkapun belül nyílt önkiszolgáló élelmiszerüzlet a szolnoki járműjavítóban. A boltban félmillió forint értékű árut kínálnak a vásárlóknak. A munkába érkezők írásban leadják az üzletben a rendeléseiket, és a munka végeztével átvehetik a csomagot.

— **Nyugdíjasok búcsúztatása.** A tapolcai körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága a közelmúltban ünnepséget rendezett az elmúlt évben nyugalomba vonult 67 vasutas tiszteletére. Körmendy Lajos üzemfőnök méltatta több évtizedes helytállásukat, érdemeiket, majd valamenynyiüket vacsorán látták vendégül.

KÉP, SZÖVEG NÉLKÜL



Kiss Attila rajza

— **Önálló est.** A nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Ház szocialista brigádklubjának vendége volt január 6-án Harsányi Gábor színművész, aki sikeres szerepeiből tartott bemutatót. Közreműködött Gyarmati István zongoraművész.

Koszorúzási ünnepség

Glatter József mozdonyvezető, a vasutas-szakszervezeti mozgalom kiemelkedő harcosa születésének 101. évfordulója alkalmából december 16-án koszorúzási ünnepséget rendeztek a ferencvárosi vontatási főnökségen. Az emléktáblánál a társadalmi és gazdasági szervek képviselői, valamint a Glatter József nevét viselő brigád helyezte el a megemlékezés koszorúit.

Fotópályázat

A Vasutasok Szakszervezete Országos Művelődési Központja megbízásából a székesfehérvári vasutas művelődési ház fotószakköre országos színes dia-pályázatot hirdet a vasutasok és fotószakkörök részére.

A pályázatra 5x5 cm-es nagyságú, kötetlen témájú színes diák küldhetők be. A legjobb pályaműveket díjazzák. Beküldési határidő: 1982. március 31. Pályázati lapot a székesfehérvári vasutas művelődési ház fotószakkörétől postán vagy személyesen kell kérni.

Cím: *8000 Székesfehérvár, Fürts Sándor u. 74. Telefon: 11-512, üzemi: 02-43-42.*

FELHÍVÁS

Január 8-án megalakult a Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezete központjának önálló nyugdíjas szakszervezeti csoportja. A közgyűlésen részt vevők a vezetőség és a négy albizottság tagjait ideiglenes jelleggel egyidejűleg megválasztották.

A csoport tagjai lehetnek mindazok, akik a Vasúti Főosztály és a Vasutasok Szakszervezete központjának létszámából kerültek nyugállományba, s a Keleti, Nyugati, a Déli pályaudvar, a Landler Jenő MÁV Járműjavító Üzem szakszervezeti szerveinél szerepelnek nyilvántartásban.

Az önálló nyugdíjas szakszervezeti csoport működésére, a klubélet kialakítására vonatkozó szervezési munkák megkezdődtek. A vezetőség január 21-től minden csütörtökön 10—13 óra közötti időpontban fogadóórát tart. Cím: Budapest VI., Szív u. 23. Üzemi telefon: 36-71, városi telefon: 428-350. A leveleket KPM Vasúti Főosztály—MÁV Vezérigazgatóság önálló nyugdíjas szakszervezeti csoport, Budapest 1940 VI., Népköztársaság útja 73—75. sz. címre kell küldeni.

Halálozások

Hosszú betegség után, 80 éves korában, december 28-án elhunyt Török Andor arany oklevéles gépészmérnök ny. MÁV műszaki főtanácsos.

A Magyar Államvasutaknál 1938-tól 1962-ig, nyugdíjazásáig teljesített szolgálatot. Dolgozott a MÁV Északi Járműjavítóban, a Landler Jenő Járműjavítóban, a Központi Pályafenntartási Műhelyben, majd a MÁVAG Mozdony- és Gépgyárban, ahol a mozdonyműhely főnökeként részt vett a BOCO-rendszerű villamos mozdony első példányának elkészítésében. Ezután a MÁV Beruházási Vállalat mérnöke, végül nyugdíjazásáig a MÁV Budapesti Igazgatóság csoportvezetője volt.

Nyugdíjazása után 1961-től 19 éven át a Vasutasok Szakszervezete központjának társadalmi munkavédelmi felügyelőjeként tevékenykedett. Munkája elismeréséül több kitüntetésben részesült.

December 13-án, 66 éves korában meghalt Hajdú Antal, a budapesti területi szakszervezeti bizottság egykori munkatársa. Hajdú Antal két évtizedig dolgozott Rákosrendezőn vonatkísérőként, majd a budapesti területi szakszervezeti bizottság munkatársa lett. A nyugdíjazás után sem vonult vissza. Tovább segítette a területi bizottság munkáját.

Munkásságát több kitüntetéssel, köztük a Szakszervezeti Munkáért arany fokozatával is ellismerték. Temetése január 11-én volt a Rákoskeresztúri temetőben.

Lakáscsere

Elcserélném szombathelyi belvárosi háromszobás, összkomfortos, felújított, kitűnő állapotban levő MÁV-bérlakásomat budapesti hasonlóra, esetleg kisebbre. Érdeklődni lehet telefonon: 401-396, Horváth Csaba (munkaidő alatt).

Elcserélném budapesti háromszobás, komfortos, 100 négyzetméteres, telefonos MÁV-bérlakásomat kétszobás, komfortos, vagy egyszobás, két félszobás, komfortos bérlakásra. Érdeklődni lehet: Kiss István, telefon: 152-288, délután 6—8 között.

Elcserélném ludányhalászi pályamesteri lakásomat — mely két szoba, konyha, kamra, fürdőszoba, pince, nyári konyhából, 500 négyszögöl bekerített veteményeskert, baromfiólak tartoznak hozzá — hasonlóra Salgótarján és Aszód vasútvonalán. Minden megoldás érdekel. Cím: özv. Bódi Istvánné, Ludányhalász vasútállomás.

Elcserélném szolnoki egy, plusz két félszobás, összkomfortos MÁV-bérlakásomat budapesti MÁV- vagy tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. Hármas csere is érdekel. Váry Ottó, Szolnok, Mátyás kir. u. 2. 5000. Telefon: 01/17-62 vagy 343-935.

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 82—294. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVI. ÉVFOLYAM, 3. SZÁM — ÁRA: 1,30 FORINT — 1982. FEBRUÁR 8.

Lapzártakor

Nagy aktívaértekezlet a Nyugati pályaudvaron

A MÁV Vezérigazgatóság — február 2-án — lapunk zárta után nagyaktíva-értekezletet tartott a Nyugati pályaudvar Utasellátó éttermében. Az értekezleten ott voltak a vezérigazgatóság, a vasútigazgatóságok, az üzemfőnökségek, az ipari üzemek, az építési és pályafenntartási szakszolgálat gazdasági, párt és szakszervezeti szerveinek vezetői. Jelen volt, és az elnökségben foglalt helyet *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter, *Urbán Lajos* államtitkár, *Szemők Béla*, a vasutas-szakszervezet titkára.

A tanácskozást *Nagy Károly*, a MÁV Vezérigazgatóság pártbizottságának titkára nyitotta meg, majd *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója tartott vitaindítót.

Az őszinte hangvételű, a kritikával és önkritikával sem fukarkodó beszámoló mindenki számára világosan, érthetően taglalta: *mit kell tennünk azért, hogy a MÁV 1982-ben is eleget tehessen a vele szemben támasztott követelményeknek.* A személy- és áruszállításban például jobban kell igazodni az ötnapos munkahét általános bevezetése miatt megváltozott igényekhez. A rugalmas alkalmazkodás egyebek mellett arra is lehetőséget kínál, hogy a belföldi turistaforgalomban növeljük az utazások számát. *(A vezérigazgató vitaindító beszámolóját lapunk következő számában részletesebben ismertetjük olvasóinkkal.)*

Május 15-én rendezik

az újítók és feltalálók V. országos tanácskozását

A Szakszervezetek Országos Tanácsa elnökségi tanácstermében január 27-én sajtótájékoztatót tartottak az újítók és feltalálók V. országos tanácskozásának előkészületeiről. Az Országos Találmányi Hivatal, a SZOT, a KISZ Központi Bizottsága, valamint a Műszaki és Természettudományi Egyesületek Szövetsége vezetői tájékoztatták az újságírókat az újítómozgalom helyzetéről, soron következő eseményéről.

Gál Lászlónak, a SZOT főtitkárhelyettesének megnyitó szavai után *dr. Pusztai Gyula*, az OTH elnöke vázolta az újítómozgalom eddigi eredményeit, a gazdasági életünkben betöltött szerepét. Hangsúlyozta többek között, hogy az utóbbi években növekedett az újítások és találmányok száma. A hasznos eredmény is megháromszorozódott, de még nagy lehetőségeket rejt ez a mozgalom. *Meg kell gyorsítani többek között az újítások bevezetését, a korábbinál nagyobb szerephez kell juttatni az emberi tényezőket, az újítók, feltalálók alkotó kezdeményezéseit.*

Az újítók és feltalálók V. országos tanácskozását május 15-én tartják majd az építők szakszervezetének kongresszusi termében. *Ezt megelőzik az újítók vállalati tanácskozásai, amelyekre február közepétől kerül sor.* A vállalati tanácskozások célja felszínre hozni mindazokat a lehetőségeket, amelyek az alkotó kezdeményezések, az újítások és találmányok létrehozását, hasznosítását és elterjesztését előmozdítják.

A vállalati tanácskozásokon értékelik majd a termelési, fejlesztési és gazdasági feladatok összefüggéseit, ismertetik a még fel nem tárt tartalékokat, lehetőségeket. Célszerű azt is elemezni, hogy milyen volt az összhang az újító-feltaláló tevékenység és a fejlesztési tervek között; hogyan kapcsolták össze a szocialista munkaversenyt és az újítómozgalmat a műszaki-gazdasági feladatok hatékonyabb megoldása céljából. Remélhetőleg szó lesz majd a vállalatok újítási szabályzata alkalmazásának tapasztalatairól, az újítások intézésének, elbírálásának, a találmányok kidolgozásának helyzetéről, az ösztönzés és érdekeltség gondjairól.

Az országos tanácskozáson 600 küldött és 300 meghívott képviseli az újítókat és feltalálókat. A küldötteket a vállalati, intézeti, szövetkezeti tanácskozásokon közvetlenül választják meg. A minisztériumok és országos hatáskörű szervek a szakmai szakszervezetekkel együttesen határozzák meg azokat a vállalatokat, amelyek küldötteket választhatnak.

Nógrádi állomások múlt évi sikere

Somoskőújfalu, Salgótarján, Nagybátony és *Pásztó* állomások vasutasai teljesítették elmúlt évi tervüket.

Salgótarján állomáson például tavaly több árut raktak vagonokba, mint 1980-ban, és javult a menetrendszerűség is. A létszámgondok ellenére kedvezőbb képet mutat a baleseti statisztika. Az öt üzemi baleset miatt a munkából kiesett napok száma 70, míg 1980-ban 395 volt. *Sajnos a tárgyi baleesetek miatti kár viszont több mint 35 ezer forinttal haladta meg az előző esztendeit.*

Az áruszállítási mérleg a létszámhiány ellenére Pásztó állomáson is kedvező volt. Tizenegyezer tonna áruval szállítottak többet, mint 1980-ban. Pásztón üzemi baleset sem történt. Tavaly is élüzem szinten sikerült teljesíteni a terveket.

SZABADEGYETEM

vasutas pedagógusoknak

A vasúti főosztály sokféleképpen segíti a vasutasok gyermekeit nevelő, oktató pedagógusok továbbképzését. Évenként szakmai tanácskozást, a tanévi feladatokra felkészítő értekezletet, évközi továbbképzést rendez számukra a munkaügyi és szociálpolitikai szakosztály. A MÁV gyermekintézményeinek kitüntetett szerep jut annak megoldásából, hogy a vasutas szülők gondtalanul végezhessék munkájukat. Ha a szülő tudja, hogy kisgyermeke, iskolás gyermeke jó kezekben van, jobban képes felelősségteljes munkáját ellátni.

A vasutas pedagógusok: *gondozónők, óvónők, tanítók, tanárok érzik a rájuk háruló pedagógiai felelősséget.* Saját kezdeményezésükre több évre szóló magas szintű szabadegyetemi továbbképzésre vállalkoztak. A felügyeleti szakosztály a Vasutasok Szakszervezete Országos Művelődési Központjával oldotta meg az első vasutas pedagógiai szabadegyetem megszervezését.

Az első pedagógiai szabadegyetemre Budapesten, a Törekvés Művelődési Házban került sor. A megnyílt szabadegyetemnek két tagozata működik: *az egyik a kis korosztállyal a másik a nagyobb gyermekekkel foglalkozó pedagógusokat tömöríti.* Egy-egy tagozatnak hatvan hallgatója van. A hallagatók „főiskolai" fegyelemmel látogatják az előadásokat és gyakorlatokat, hiszen a négy félévi ciklust vizsga zárja le.

A szabadegyetem programjában a gyermek személyiségének elemzése, a kortárskapcsolatok alakítása, a gyermeki kommunikáció elméleti és gyakorlati kérdései állnak. Az elméleti megalapozást beszédművelési és pszichohigiénes gyakorlatok egészíti ki.

Vasutasok segítették a szakasz felkészülését

A Polgári Védelem országos vetélkedőjét Nyíracsád község egészségügyi szakasza nyerte. A különböző erőpróbákon túljutott együttes az országos döntőn egy feltételezett vasúti katasztrófa sérültjeinek szakszerű ellátásával elnyerte azt a jogot, hogy a szocialista országok Burgaszban megrendezett nemzetközi bemutatóján képviselje Magyarországot. Ott is becsülettel helytálltak.

— Erre a sikerre mi, vasutasok is büszkék vagyunk — mondja *Biró János*, a debreceni igazgatóság irányító törzsparancsnoka.

A megyei polgári védelem vezetői ugyanis a vasútigazgatóságtól kértek és kaptak segítséget. A speciális felkészítést az alapoknál kellett kezdeni, mivel Nyíracsádnak vasútállomása sincs. A szakasz a szomszédos Macs állomáson ismerkedett a vasúttal, az előforduló baleseti forrásokkal, az ellátás során követendő magatartási szabályok betartásával.

Az egészségügyi szakasz lelkesedése, a polgári védelmi szakemberek szakmai hozzáértésén túl a vasutasok — elsősorban *Szabó Gyula* és *Biró János* — munkája nélkülözhetetlen volt az országos első hely megszerzéséhez.

Akadozik az előszállítás

A tapolcaiak felkeresték a nagyobb fuvaroztatókat

A tapolcai körzeti üzemfőnökségnek az idei 2,7 millió tonna áruszállítási tervéből 660 ezer tonnát az év első három hónapjában kell továbbítania. A januári hideg idő kissé visszavetette a szállítási teljesítményeket. Tapolcán ennek ellenére is bíznak abban, hogy sikerül a lemaradást pótolniok. A legnagyobb partnereiket, a kőbányák vezetőit személyesen keresték fel, hogy szorgalmazzák az előszállításokat *Uzsabányán, Zalahalápon* és *Nemesgulácson.* Ígéretet kaptak, hogy több kövest küldenek megrendelőiknek. Polgárdi-Ipartelepek jó szándékát viszont a dunaújvárosi mérsékelt igények kedvezőtlenül befolyásolták. Így ott a szokásosnál kevesebb a berakott áru mennyisége.

Sárváron befejeződött a répakampány

A nyersanyag, a cukor és a melléktermékek döntő részét a vasút szállította

— *A répakampánnyal egyidejűleg befejeződött az állomási vágányhálózat négy évig tartó átépítése, korszerűsítése* — sóhajtott fel felszabadultan Sárváron *Varga Ferenc* állomásfőnök. — *A szezon tíz nappal hosszabb volt az előző évinél, szeptember 15-től január tízig tartott.*

A Sárvári Cukorgyárban rekordmennyiségű, 324 928 tonna cukorrépét dolgoztak fel és ebből ugyancsak rekordmennyiségű, 36 ezer 500 tonna cukrot nyertek. A répa és a melléktermékek már közel nyolcvan százalékát, a cukrot és a gyártáshoz szükséges segédanyagokat teljes egészében a vasút szállította.

— *A répát a szombathelyi igazgatóság területéről három fordaszerelvény hozta Sárvárra* — folytatta tovább az állomásfőnök. — A pécsi vasútigazgatóság területéről közönséges szállítmányként érkezett répás vagonokat visszaútban nyers szelettel rakták meg a gyárban. Az előállított cukrot pedig 15 zárt kocsiból álló fordaszerelvény vitte a kijelölt ötárolóhelyre.

Az egy kocsira eső átlagos terhelés közel egy tonnával nőtt a szezonban. A vasutasok munkáját mindössze 14 nyugdíjas segítette. Jó szervezési intézkedéseknek köszönhető, hogy nem nőtt a kocsiálláspénz mértéke.

— *A cukorgyárral előzetesen történt megállapodásoknak megfelelően zajlott le állomásunk minden évben ismétlődő „főpróbája".* Az egymás érdekeinek maradéktalan tiszteletben tartásának köszönhető, hogy nem volt fennakadás a vasúti répaszállításban. A gyárnak nem kellett várnia a nyersanyagra, ugyanakkor ők is mindent megtettek a gyors kocsikirakás érdekében. *A jól sikerült répakampánynak is köszönhető, hogy Sárvár állomás 1981. évre előírt valamennyi mennyiségi és minőségi mutatóit túlteljesítette* — mondotta befejezésül Varga Ferenc.

ÉPÜLT 200 MILLIÓÉRT

Új szerelőcsarnok Ferencvárosban

A ferencvárosi üzemfőnökség villamosmozdony-szerelőinek nagy örömére, január 20-án átadták az új szerelőcsarnokot. Az átadáson megjelent *Csárádi János* és *Egri István* szakosztályvezető, *Tongori Imre*, a budapesti igazgatóság vezetője.

Papp Ernő, a MÁV Magasépítési Főnökség főmérnöke, ismertette a létesítmény építésének történetét. Mint mondotta: *ennek az épületnek a helyén egy elavult gőzmozdonyszín állt, amelyet a munkálatok megkezdése előtt le kellett bontani. A helyén felépített új épület a kiemelt magasságú középhajóból és a hosszoldalakon elhelyezkedő, alacsonyabb párkánymagasságú oldalhajókból áll. A középső rész, amely több szintből tevődik össze, lényegében a mozdonyjavítások színhelye. Az épület többi részét forgácsoló, hegesztő, szerelő műhelyek, szociális helyiségek, raktárak és irodák alkotják.*

A létesítményben két átmenő, illetve négy csonkavágány, s az ezekhez tartozó mozdonyvizsgáló csatornák találhatók. Az épület alapterülete 4800 négyzetméter, belső térfogata pedig 39 ezer légköbméter. Az építményt szerkezetileg úgynevezett *monolit-vasbeton* acélszerkezetű pillérek és vasbeton gerendák tartják. A főhajó 24 méter fesztávú, előfeszített, egyenként 10 tonna súlyú „T" panelekből áll.

A létesítmény építésében részt vettek a MÁV Magasépítési Főnökség, a MÁV Szak- és Szerelőipari Főnökség, a MÁV, Hídépítési Főnökség, a székesfehérvári és a szombathelyi járműjavítók, valamint a Mélyépítőipari Vállalat és a Ganz-MÁVAG gyár dolgozói.

Papp Ernő az ismertető után átadta a létesítményt *Horváth Lajosnak*, a ferencvárosi körzeti üzemfőnökség műszaki vezetőhelyettesének. Ezt követően a vendégek megtekintették a mintegy *200 millió forint* költséggel létesített légkondicionált, hideg-meleg vízzel ellátott műhelycsarnokot, amelyet tizennégy kisebb-nagyobb, az emberi erőt kímélő darukkal, nortonszekrényes esztergapadokkal és egyéb forgácsoló gépekkel, hegesztő apparátokkal szereltek fel.

(séra)

Az új létesítményben megkezdődött a villamosmozdonyok javítása
(Zelman Ferenc felvétele)

Nyugat-Dunántúlon

A vasutas rokkantakért

A közelmúltban értékelték a rokkantak évének eredményeit a szombathelyi vasútigazgatóságon. *1981-ben 3012 dolgozó összesen 19 459 óra társadalmi munkát végzett, amelynek értéke 373 ezer forint.* Ezt az összeget az egyéni gyűjtésekből származó 216 422 forinttal együtt a MÁV Kórház baleseti utókezelő osztályának utalták át.

Szolgálati helyenként az egy személyre jutó összeg a veszprémi körzeti üzemfőnökségnél volt a legnagyobb, 136 forint.

Szakszolgálatonként is értékelték a versenyt. A veszprémi körzeti üzemfőnökség, a soproni vontatás és a szombathelyi körzeti üzemfőnökség végzett az élen. *A pályafenntartásiak közül a pápaiak lettek az elsők.* Őket a tapolcaiak és a zalaegerszegiek követik. A szertárfőnökségek közül Szombathely, Celldömölk és Tapolca vezet.

A veszprémi körzeti üzemfőnökség területén több mint 130 ezer forint jutott az arra rászorulóknak. A zirci vasutasok 750 forintot juttattak el a megyei tanács felhívása alapján a rokkantaknak. A veszprémvarsányi November 7. szocialista brigád 6000 forint értékű társadalmi munkát végzett egy testi sérült vasutas társuk házépítésénél.

A veszprémi Széchenyi brigád közösségének tagjai havonta 200 forintot adnak egy rokkant vasutasnak. A kereskedelmi brigád rakterületet rendezett, a vontatási műhelyesek soronkívüli D 2-es és D 3-as vizsgálatok bérét ajánlotta fel. Az utazók Che Guevara és a Zrínyi brigádjának a tagjai egy-egy szolgálatban megtett út díjazását küldték el a vasutas rokkantaknak.

HAVANNÁBAN ÜL ÖSSZE AZ SZVSZ X. KONGRESSZUSA

A szakszervezetek és a 80-as évek kihívása!

Havannában február 10 és 15 között ül össze a X. Szakszervezeti Világkongresszus. A kongresszusi viták elé terjesztendő fő dokumentum témája, mint ahogy azt az SZVSZ főtanácsa javasolta: *„A szakszervezetek és a 80-as évek kihívása”.*

Az SZVSZ a kongresszus előkészítése során felhívást intézett minden ország dolgozóihoz és szakszervezeteikhez

— Egységükkel és szolidaritásukkal teremtsenek jobb életet az egész emberiségnek, és válaszoljanak a 80-as évek kihívására!

Ez a felhívás lelkes visszhangra talált. A kongresszusra meghívott szervezetek által kapott levelek is jól mutatják ezt. *Ez egyben azt is mutatja, hogy a világ szakszervezeti mozgalmon belül teljes az egyetértés azzal a kérdéssel kapcsolatban, hogy melyek a kihívások, és melyek a feladatok.*

Kétmilliárdan nyomorognak

Az I. Szakszervezeti Világkongresszus (1945) és a X. kongresszus között eltelt időszakot ugrásszerű fejlődés jellemzi a társadalmi haladás, a nemzetek és népek felszabadulása terén, ami megnyitotta a társadalmi forradalmak korszakát, legyőzte a társadalmi haladás útjába emelt politikai akadályokat. Megteremtődtek a társadalom észszerű és tudományos megszervezésének az emberi jogok kibontakozásának, az ember ember általi kizsákmányolás megszüntetésének alapjai.

A 80-as évek által felvetett feladatok és a jövő korszak nagyon nagy jelentőségűek. Az Egyesült Nemzetek fejlődésének második évtizede lezárásakor (1971—80) felbecsülték, *hogy kétmilliárd embert el „a szegénység küszöbén”, közülük 800 millió „abszolút nyomorban”.* A világ lakosságának csaknem fele nem részesül semmiféle szempontból a társadalmi fejlődésből eredő kedvezményekben.

Még az iparilag fejlett kapitalista országokban is, melyek a legfejlettebb technológiával rendelkeznek, *közel 25 millió ember nem élhet a munkára való jogával,* és sok millióan nem tudják kihasználni képességeiket. A helyzet a fejlődő országokban még rosszabb, hiszen ott a munkaerő kb. 40 százaléka munkanélküli, vagy képesítésének nem megfelelő alkalmazásban áll.

A munkanélküliségből, a szegénységből és a teljes nyomorból adódó helyzet a népek millióit ítéli embertelen életre, és lassú halálra. Ilyen a valóságban a jelenlegi világ képe. Ehhez a képhez tartozik az is, hogy minden évben 500 000 millió dollárt költenek a fegyverkezésre és a pusztító fegyverekre. Az USA uralkodó körei ezt is túl akarják szárnyalni. Reagan elnök óhajtja, hogy egyedül Amerika *1 milliárd 500 000 millió dollárt költsön fegyverkezésre az elkövetkező 5 év során.* Ez minden átlag amerikai családnak 30 000 dollárba kerülne.

Az Egyesült Államok félmillió dolgozója szervezett felvonulást a Fehér Ház előtt fejezve ki egyet nem értését ezzel az őrült politikával, amely a nélkülözhetetlen szociális kiadások csökkentéséhez vezet a fegyverkezés javára.

— Munkát akarunk — nem bombákat! — hangzott a felvonultak jelszava.

Demokratikus alternatívát

A monopóliumok, a transznacionális vállalatok és a nemzeti kormányok politikájával szembeszegülve a szakszervezeti mozgalom *„demokratikus alternatívát”* javasol.

Az SZVSZ, az SZSZNSZ, az MVSZ, tagszervezeteik, a regionális szervezetek és a különböző autonóm szervezetek főbb követelései a kapitalista válság súlyosbodásának következtében felmerült, kiéleződött problémákkal szemben:

— munkához való jogot, és teljes foglalkoztatási politikát,

— bér- és életszínvonal-védelmet,

— megfelelő társadalombiztosítást,

— jogot a szakszervezeteknek a gazdasági és társadalmi fejlesztési tervek kialakításában és alkalmazásában való részvételre.

Ezeket a szakszervezeti követeléseket már megvalósították a szocialista országokban.

Több fejlődő ország — melyek sikeres harcot folytattak gazdasági függetlenségükért — *radikális gazdasági és társadalmi fejlesztési programokat dolgozott ki,* és a szocialista fejlődés útjára tért.

A kapitalista rendszer válságával szembeállított demokratikus alternatíva reális feladatként jelentkezik a szakszervezeti világmozgalom számára, amely általános síkon valósítja meg azt. Ennek az alternatívának szüksége van a nemzetközi szolidaritásra, a transznacionális vállalatok és nemzeti kormányaik és irányzataik — a válság és a fejlődés stagnálásának okozói — elleni harccal való szolidaritásra.

Elszántabbak a cselekvésre

Ez a szolidaritás a IX. Szakszervezeti Világkongresszus óta jelentős mértékben megnövekedett, annak ellenére, hogy a kapitalisták és ideológusaik arra törekedtek, hogy zavart keltsenek, és megosszák a szakszervezeti világmozgalmat. Megnövekedett az imperializmus és a munkások harcait eltipró fasiszta katonai diktatúrák mesterkedései ellenére. Megnövekedett számos más, a szakszervezetek ellen irányuló támadás és a monopóliumok egyesített erőfeszítései ellenére, melyek a szakszervezeti akciók betiltását célozták. Megnőtt a kapitalisták által ellenőrzött tömegkommunikációs eszközök nagyméretű propagandája, a szakszervezeti mozgalom ellen irányított propaganda ellenére. Megnövekedett, mert a dolgozók öntudatosabbak, jobban szervezettek és elszántabbak a cselekvésre.

Az a tény, hogy a kongresszusra Havannában, Kuba fővárosában kerül sor — melyet az egész világ *az antiimperialista harc és a társadalmi forradalom erődjének ismer* —, nagy jelentőséggel bír. Különösen akkor, amikor Kuba az amerikai imperializmus részéről fokozott támadásnak van kitéve.

Szakszervezeti egységakciók

Az SZVSZ mindig az antiimperialista nemzeti felszabadító harcok élén állt, és mindig támogatta ezeket a harcokat. Ugyanakkor ezekkel a szolidaritási akciókkal egyidejűleg az SZVSZ mindig széles körű szakszervezeti egységakciókat és aktív együttműködést szervezett más regionális és nemzetközi szervezetekkel. Ez különösen azoknak a szolidaritási akcióknak a terén nyilvánult meg, amelyek az arab népek és a palesztin ügy támogatására, az imperialisták és cionisták agresszív akciói és törekvései ellen irányultak továbbá a chilei, uruguay-i, salvadori, bolíviai, török, pakisztáni stb. katonai diktatúrák elleni harcok, a vietnami, koreai, afganisztáni, kambodzsai, angolai, ciprusi és más népek harcainak támogató akcióiban, hogy csak néhányat említsünk.

A X. kongresszus vitái a harcok és a szolidaritás eredményeire összpontosulnak Feltárják majd a szakszervezeti akciók sikereit és vívmányait. Új módszereket és eszközöket tanulmányoznak a szolidaritási akciók megerősítésére, és magasabb színvonalra emelésére, hogy eleget tegyenek a jelenlegi harcok követelményeinek. Ezek a viták lesznek hivatottak arra, hogy meghatározzák a világ szakszervezeti mozgalom válaszát a 80-as évek kihívására.

Milyen foglalkozást válasszak?

TOVÁBBTANULÁSI LEHETŐSÉG A VASÚTI SZAKKÖZÉPISKOLÁKBAN

Ezekben a hónapokban az általános iskolák nyolcadik osztályaiban tanuló gyerekek a pályaválasztás gondolatával foglalkoznak. A vasutas élethivatásra felkészítő szakközépiskolák várják a közlekedési dolgozók gyermekeit.

Középfokú vasútépítési és pályafenntartási képzést nyújt a budapesti *Kvassay Jenő Szakközépiskola;* forgalmi, vasútgépész és híradástechnikai szakon a budapesti *Mechvardt András* és a szegedi *Bebrits Lajos,* valamint néhány vidéki szakközépiskola. Ezúttal a vasútépítési és pályafenntartási szakról adunk részletesebb tájékoztatást.

Ebben az iskolában a tanulók megismerkedhetnek mindazokkal a szaktárgyakkal, amelyeket egy középfokú képesítésű szakembernek — a vasúti pálya és a vele kapcsolatos magasépítési létesítmények tervezésével, építésével és fenntartásával kapcsolatban — tudni kell. A több szakmára kiterjedő képesítés nagy előnyt jelent az elhelyezkedéskor.

A szaktárgyak között szerepel: *műszaki és szakrajz, építési ismeretek, statika, géptan, földméréstan és vasúti kitűzések, alépítmény, vasútépítéstan, műtárgyak és építésszervezés.* Az elméleti oktatást laboratóriumi, földmérési, építési, illetve vasútépítési gyakorlat egészíti ki.

Az itt szerzett érettségi bizonyítvány bármely felsőfokú oktatási intézményben való továbbtanulásra képesít, de legelőnyösebb a tanulmányok folytatása a műszaki egyetemen, illetve az építési és a közlekedési jellegű főiskolákon.

Az érettségi után munkába állók *kétéves szakmai gyakorlat után tehetnek technikusminősítő vizsgát,* amelyre az iskola által szervezett egyéves tanfolyamon készülhetnek fel.

A vidéki hallgatóknak kollégiumi elhelyezést biztosít az iskola. A MÁV-ösztöndíjban és utazási kedvezményben részesíti azokat, akik szerződést kötnek. A szakközépiskolába való jelentkezés előfeltétele az általános iskola elfogadható eredménnyel való elvégzésén kívül az orvosi alkalmasság. A jelentkezés módja és ideje: *az általános iskola útján március 10-ig. Levelező tagozatra a munkahely javaslata alapján május-júniusban.* Technikusminősítő tanfolyamra ugyancsak a munkahely javaslata alapján, októberben.

Az érdeklődőknek az iskola felvilágosítást ad a 327-358-as postai és a 01/44-12-es vasúti telefonon. Az iskola címe: *Kvassay Jenő Ipari Szakközépiskola, vasútépítési és pályafenntartási szak; Budapest VI., Rippl-Rónai u. 26.*

Vasutassiker a brigádvetélkedőn

Az első helyezett brigád tagjai összedugják a fejüket

Tízfordulós levelező brigádvetélkedőt szervezett a Kemenesaljai Művelődési Központ *Celldömölkön.* Ahhoz, hogy a csapatok válaszolni tudjanak a feltett művészeti, képzőművészeti, hely- és honismereti kérdésekre, kirándulni mentek, színház- és mozielőadásokat kellett megtekinteni és a gyakori múzeumlátogatás mellett sok-sok könyvet kellett olvasni.

A nehéz szellemi tornára a fiatal városból összesen nyolc, közöttük négy vasutas szocialista brigád nevezett. A vetélkedő utolsó szóbeli fordulója után január 17-én a művelődési központban az első három legjobb brigádnak a celldömölki körzeti üzemfőnökség közösségeit minősítették. Elsőnek a rendező forgalmi dolgozóiból álló *Berzsenyi Dániel,* másodiknak a forgalmi utazók *Dózsa György,* harmadiknak a MÁV Kiváló Brigádja címmel kitüntetett *Münnich Ferenc* nevét viselő kocsivizsgálók csapatát hirdették ki. Díjazásuk arányban állt a vetélkedő nehézségi fokával; *1500, 1000 és 500 forint értékű könyvutalványokat kaptak.*

Sz. J. I.

Várják a részletesebb tájékoztatást

Beszámoló taggyűlések a szombathelyi körzetben

A félidejénél tartott a 107 bizalmi és a 13 főbizalmi beszámoló taggyűléseinek sorozata, amikor arra kértük *Péterfalvi Istvánt,* a szombathelyi körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának titkárát, hogy értékelje az eddigi tapasztalatokat.

— Elöljáróban azt feltétlenül el kell mondani — kezdte —, hogy a 2156 főnyi tagságunk közel 300 vonalkilométer kiterjedésű területen dolgozik. *Területileg is nagy feladat tehát, hogy az előzetesen kidolgozott intézkedési tervünknek megfelelően naponta megtartásra kerüljön a 7-8 beszámoló taggyűlés.* Örömmel mondhatom, az eddigiek során tartottuk a tervezett ütemet, s ami a legfontosabb, a tagság részvételével, aktivitásával sem volt probléma.

— Milyen kérdésekről szólnak a bizalmiak beszámolói?

— *Elsősorban a saját munkájukról adnak számot aktivistáink a múlt év tapasztalatait összegezve. Elmondják, mit tettek a tagság érdekében, hogyan segítették a gazdasági tevékenységet. Szólnak a partner gazdasági vezetőkkel kialakított munkakapcsolataikról és értékelik, milyen segítséget kaptak a különböző feladatokkal, így például az oktatással kapcsolatban is.*

— Tagságunk részéről számos észrevétel hangzik el ezeken a taggyűléseken — folytatta Péterfalvi István. — Olyan gondokat, problémákat tesznek szóvá, amelyekre nemcsak választ, de megoldást is várnak tőlünk. A kőszegi taggyűlésen, ahol *Söptei Ferencné* bizalmi tartott beszámolót, például a nehéz létszámhelyzetről és a budapesti kirendelésekkel kapcsolatos gondokról szóltak. Menetrendi változtatásokat is javasoltak, mert a Volán autóbuszok nem mindenütt csatlakoznak megfelelően a vonatokhoz, amióta bevezették az ötnapos munkahetet. *Pongrácz László,* körmendi főbizalmi beszámoló taggyűlésén a védőruha-ellátásról és ugyancsak a kirendelésről hangzott el panasz. A bejárók tették szóvá, hogy már szombat délelőtt a vasárnapi menetrend szerint, vagyis nagyon ritkán közlekednek az autóbuszok. Elmondták azt is, hogy szakszervezetünk újsága, *a Magyar Vasutas nagyon sok érdekes információval segíti a tagság tájékoztatását.* A legfontosabb cikkeket a faliújságra is kiteszik, hogy azok is elolvashassák, akik még nem fizetik elő a lapot.

Elmondta a szakszervezeti bizottság titkára, hogy a bizalmiak és a főbizalmiak beszámolójukban mindenütt foglalkoznak a szervezettség és a tagdíjfizetés kérdéseivel. *A körmendi főbizalmi például arról számolhatott be, hogy újabb nyolc dolgozót szerveztek be a szakszervezeti tagok sorába.* A 132-ből már csak három szervezetlen dolgozója van az állomásnak. A korábbi tagdíjelmaradást, akinél előfordult, mindenki pótolta. A vontatási utazók taggyűlésén, ahol eredményes munkáról számolhatott be a bizalmi, *Orosz István* motorvezető, elsősorban a munka jobb megszervezésének lehetőségeivel foglalkoztak a felszólalók. *Többen panaszkodtak a sok túlóra és a kevés pihenőidő miatt.* Általános tapasztalat, hogy a tagságot élénken foglalkoztatja a január 1-től bevezetett új szabadságrendszer. Várják ezzel kapcsolatosan a vasúti munkarend sajátosságaira alkalmazott, részletes tájékoztatást.

— Az eddigiek során a tagság mindenütt elfogadta a beszámolókat és ezzel megerősítette bizalmiját, főbizalmiját választott tisztségében. *Csak egy helyen választottak új bizalmihelyettest, mert elődjének munkájával nem voltak megelégedve* — összegezte a beszámolás tapasztalatait Péterfi István szb-titkár.

L. J.

Nyugdíjas aktivistáknak

Hangverseny a Vigadóban

Az ENSZ az 1982-es esztendőt az öregek évének nyilvánította. Ennek jegyében rendezett hangversenyt a vasutas nyugdíjas aktivisták tiszteletére a Vasutasok Szakszervezete január 23-án délelőtt a Budapesti Vigadó nagytermében.

A hangversenyen közreműködött a Budapesti MÁV Szimfonikus zenekar és a Fővárosi Operettszínház művészei: *Domonkos Zsuzsa, Kovács Brigitta, Gárdai Gábor, és Rózsa Sándor.* Vezényelt *Oberfrank Géza.* A műsort *Antal Imre* vezette. A hangversenyen Offenbach és Lehár műveiből mutattak be részleteket a közönségnek.

KÉP SZÖVEG NÉLKÜL

Kesztyűs Ferenc rajza

NAGYKANIZSA:

Népi iparművészek kiállítása

A nagykanizsai MÁV Kodály Zoltán Művelődési Ház — hagyományaihoz híven — népi iparművészek alkotásainak bemutatására adott lehetőséget a közelmúltban.

A televízióból megismert, bácsalmási *Skorutyák János* kékfestő és a szintén bácsalmási *Nagy Péter* faragó, együtt mutatkozott be. A dédapa szerszámaival, mintáival dolgozó kékfestő 1973 óta népi iparművész. 1976-ban *Az Ipar Kiváló Mestere,* 1980-ban pedig *Kiváló Kisiparos* kitüntetést kapott. A Nagykanizsára elhozott terítők, abroszok, futók, függönyök, alátétek mindennél ékesebben hirdetik, hogy a fiatalok körében is van érdeklődés az ősi mesterség iránt.

Nagy Péter, a másik népi iparművész, gyermekkora óta faragott. *Szobrai, figurái az alföldi parasztembereket ábrázolják.* Ezenkívül csontfaragásokkal, szépen kidolgozott mángorlókkal, tányérokkal, dobozkákkal és egyéb használati eszközökkel mutatkozott be a fiatal mester. *A vásárlással egybekötött kiállítás nagy sikert aratott.*

Várfalvi Gyula

Ha hinni lehet a statisztikának

Feltűnően kevés vasutas jelentkezett a hiányzó általános iskola pótlására

Az oktatási év félidejéhez érkezett. Ilyenkor tanácsos a tapasztalatokat összegezni, hogy a tanulságokat a második félévben hasznosítani lehessen. Félév eredményeinek különösen az általános iskolai képzésben van nagy jelentősége, ahol a januári sikeres vizsgák után, a tanulók felsőbb osztályba léphetnek. *Ha a statisztikáknak hinni lehet, akkor 1981 őszén, közel négyszázötven vasutas jelentkezett az általános iskolai tanulmányok folytatására.* Ez a szám a januári vizsgáig csökkent, bár ma még nem ismert, hogy az eltelt hónapok alatt hányan maradtak ki a megkezdett osztályból.

Hatásosabb intézkedéseket

Viszonyítani azonban két vonatkozásban is lehet. Ha azt vesszük alapul, hogy a vasút területén húszezernél is több az általános iskolai végzettséggel nem rendelkezők száma, s közülük a 45 éven aluliak is csaknem nyolcezren vannak, *akkor a négyszázötven tanuló nem sok.* Nem lehetünk elégedettek akkor sem, ha az előző oktatási év jelentkezési számadataival teszünk összehasonlítást. Az 1980/81. tanév kezdeti időszakában ugyanis, hatszáznál több vasutas vett részt az általános iskolai előadásokon. A jelentkezők mindössze 71 százalékát teszik ki a tavalyi évkezdőknek. A tanulók számának csökkenése tehát, már is jelzi a legfontosabb feladatot: *erősíteni kell a személyhez szóló agitációt, fejleszteni és változtatni szükséges a munkahelyi módszereket.*

Sokszor szóba kerültek már azok a gátló tényezők, amelyek nagymértékben akadályozzák az oktatási erőfeszítéseket. A nehézségek az oktatásban részt vevő erők összpontosítására, folyamatos agitációs-propaganda munkára, hatásosabb intézkedésre köteleznek. Sajnos ezzel ellentétben, az 1981/82-es tanév eddigi tapasztalatai több helyütt az agitatív cselekvésről való lemondást, a tények tudomásul vételét, passzív magatartást tükröznek. Még olyan helyeken is minimálisra csökkent a tanulók száma, ahol a korábbi években nagyszerű eredményeket értek el.

A miskolci, a debreceni vasútigazgatóság, s a záhonyi üzemigazgatóság élen jár a meggyőző agitációban. A budapesti, a pécsi vasútigazgatóság területén járműjavító üzemeknél, valamint az építési főnökségeknél ugyancsak vannak nyomai az erőfeszítéseknek. A szervezőmunkában, a tanuláshoz szükséges feltételek megteremtésében Budapesten, Békéscsabán és Miskolcon jó segítőtársaknak bizonyulnak a művelődési intézmények, és egy-két helyen az oktatási főnökség is. Sajnálatos viszont, hogy az említettek mögött, az idén messze elmaradnak az előző évek élenjárói.

A 8 osztállyal nem rendelkezők újratermelődése, az egyéni igénytelenség miatti sikertelen agitáció fásultságot, közömbösséget vált ki egyesekből. Néhol megfogalmazódik az is: *a munkahelyek mindent megtettek, most már központi intézkedés kell.* Elrendelni azonban csak a munkakörhöz szükséges végzettség megszerzését lehet. S miután a MÁV-nál szép számmal akadnak olyan munkaterületek, ahol 8 osztály nélkül is lehet hasznos, jó munkát kifejteni, rendelkezés helyett *marad a tudatformáló nevelőmunka, az agitáció, az egyéni meggyőzés.* Ezt pedig központi intézkedéssel, a helyi lehetőségek ismerete és a jó módszerek alkalmazása nélkül, aligha lehet végrehajtani.

A munkahelyek mindent megtettek?

Példákból tanulni, ötletet meríteni akkor sem szégyen, ha azokat idegen vállalatnál alkalmazzák. Érdemes felfigyelni néhány módszerre. Például: az egyik nagyüzemben, az újfelvételes dolgozóknak írásban kell vállalniok az általános iskolai tanulmányok elvégzését, meghatározott időn belül. Másutt a vállalati munkaverseny-szabályzat előírja, hogy a szocialista brigád cím megszerzésének és megtartásának feltétele: *a nyolc osztály elvégzése minden 40 évnél fiatalabb brigádtag számára.* Ismét másutt, a munkahelyek vagy a hozzájuk kötődő művelődési intézmények, vetélkedőket szerveznek a fizikai brigádok között. A vetélkedőn csak azok vehetnek részt, akik elvégezték az általános iskola nyolc osztályát. A részvételnek az is feltétele, hogy legalább egy 8 osztállyal nem rendelkező társukat felkészítsék. Van olyan vállalat, ahol a továbbképző szakmai tanfolyamok óraszámában kétharmadrészt általános iskolai tananyagot oktatnak, és van olyan is, ahol a gyes-en levő kismamák tanulását segítik, gyermekmegőrzés címén, évente kétezer forinttal.

Természetesen az ismertetett példák közül a vasút területén nem mindegyik alkalmazható. De akad már üzemfőnökség, ahol az újrafelvételesnél feltételként szabják az általános iskolai végzettséget; van olyan járműjavító üzem, ahol az értelmiségiek rendszeresen segítik a tanulók vizsgára való felkészülését; és előfordul olyan munkahely is, ahol értekezletek, csoportmegbeszélések, gyűlések alkalmával a vezetők soha nem felejtik el, hogy a tanulókat megdicsérjék, példaképül állítsák a többiek elé.

Több figyelmet az agitációs munkára

Az oktatásban legnagyobb gondot jelentő általános iskolai tanulás ösztönzésében *a bizalmiak és a középvezetők különösen sokat segíthetnek.* Sajnos azonban, a legtöbb helyen gyenge az oktatással összefüggő agitációs munkájuk, ezirányban kevés figyelmet fordítanak a személyes beszélgetésre, meggyőzésre. A vezetői értekezletek ritkán foglalkoznak oktatási kérdésekkel, és az egyoldalú gazdasági szemlélet sok esetben ellene hat az oktatási törekvéseknek.

A múlt év októberében a SZOT agitációs és propagandabizottsága állásfoglalást adott ki az általános iskolai felnőttoktatás helyzetéről és fejlesztésének feladatairól. Az állásfoglalás — amely a Szakszervezeti Értesítő 1981. 10. számában jelent meg — egyértelműen kimondja: *„A fejlődés az elért eredmények ellenére elmarad a lehetőségektől és a szükségletektől. Mivel az alapműveltség hiánya egyre inkább gátjává válik társadalmunk szellemi, anyagi fejlődésének, ezért az iskolázatlanság visszaszorítása továbbra is feladatunk."* E feladat végrehajtásában a munkahelyi vezetők, szakszervezeti szervek, művelődési bizottságok és intézmények, a munkahelyek értelmiségi dolgozóinak nagyobb összefogására, segítségére van szükség.

Miután nem kampányfeladatról van szó, lehet még javítani a második fél évben.

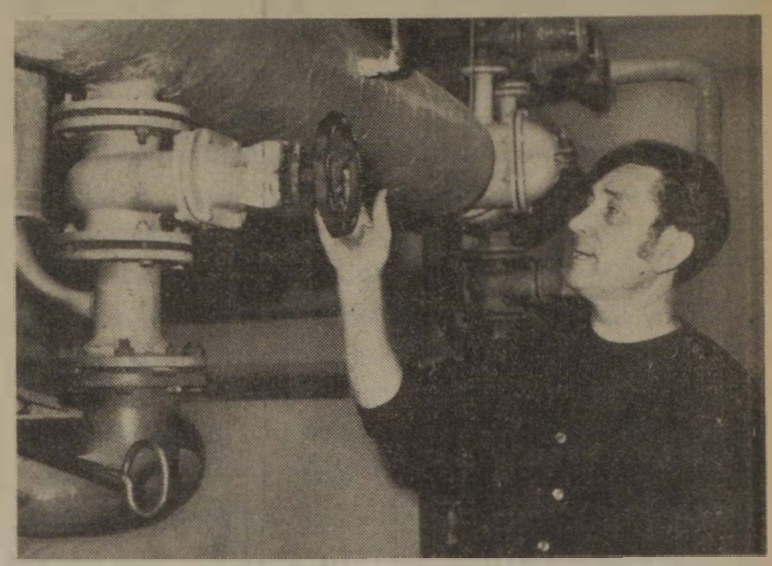
Pálinkás Katalin

LESZÁZALÉKOLTAN

Vasúti szolgálat — a Benczúr utcában

Aki új munkakörben is megtalálta a hivatás szépségét

Szadai János, a Keleti pályaudvar egykori kocsirendezője immár nyolc esztendeje a MÁV Benczúr utcai óvodájának és bölcsődéjének anyagbeszerzője. Jó állás, szép hivatás, időnként mégis „vigasztalásra szorul", mert visszahúzza a szíve a vágányok közé. De ki ne ismerné ezt az érzést azok közül, akik sínek, váltók, mozdonyok, örökmozgó szerelvények világából szakadt ki valamilyen ok folytán.



Szadai János az anyagbeszerzés mellett nagy gondot fordít az épület fűtésére
(Purt Gusztáv felvétele)

Az orvosok megmondták...

— Több mint két évtized után, 1971-ben százalékoltak le a forgalomnál — mondja tárgyilagosan a gyermekintézmény mindenese, a csöppségek kedves, gyakran tréfálkozó Jancsi bácsija, majd így folytatja: — *Kocsirendezőként testileg, lelkileg kikészültem az orvosi vizsgálatok tanúsága szerint.* Aztán csak nem. nyugodtam bele a dolgok ilyetén alakulásába, s addig győzködtem az orvosokat, amíg nem engedélyezték, hogy továbbra is a forgalomnál maradhassak. Már azt sem bántam, hogy nem kocsirendezőnek, hanem váltókezelőnek osztanak be. Így is azonban csak egy évet dolgozhattam még a Keletiben „igazi vasutasként", mert az orvosok azt mondták: — *Szadai bátyám, értse meg, lazábbra kell ereszteni a gyeplőt! Válasszon nyugalmasabb munkakört, mert az egészséggel nem lehet tréfálni... A többit már tudja...*

Lehajtja a fejét Szadai János, mintha röstelkednie kellene. Aztán kijelenti:

— *Voltaképpen nem vagyok elégedetlen a sorsommal, mert szeretem a gyerekeket.* S érzem a felelősséget is, mint annak idején a pályaudvaron. Rajtam áll, hogy időben elkészülhet-e a reggeli, az ebéd vagy az uzsonna. A gyerekek nem várhatnak, s türelmetlenek, ha éhesek. Minden reggel fél hétkor én már a közértben vagyok, szállítom a kiflit, zsemlét, tejet, vajat. Alighogy ezzel végzek, rohanok friss zöldségért, utána a Szív utcai húselosztóba, hogy készülhessen a jó ebéd. S mindennap kell tisztítószer, közben pótolni kell az ilyen-olyan fogyóeszközöket, menni a postára, a vezérigazgatóságra, a szakszervezeti bizottságokhoz vagy a központba, a Guszev utcai bérszámfejtőkhöz stb. A sokféle teendő közben — főként délután — besegítek a fűtésbe, hiszen a hőmérsékletre nagyon érzékenyek az apróságok. Nem szabad megfázniuk, különben az anyukák is kénytelenek volnának kimaradni a munkából, holott többen vannak köztük olyanok, akik helyettem is ott dolgoznak az állomáson...

Jó vasutas volt

Az anyagbeszerző ismét visszakanyarodik a Keletiben eltöltött munkásévekre:

— *A kocsirendezés olyan, mint egy izgalmas fejtörő játék. Akárcsak egy nagy sakkjátszma.* Nem mindegy ám, hogy egy-egy szerelvényben hová kerül — mondjuk — az 1. és 2. osztályú vagy az étkező- és büfékocsi. A nemzetközi expresszvonatoknál a honos vasútra, a külföldi elágazási pontokra is figyelemmel kell lenni. Fokozza a feladvány megoldását, ha késnek a vonatok. Előfordult, hogy Vass Lajost, az akkori állomásfőnökünket is elkapta olyankor az idegesség, de mi, kocsirendezők tudtuk, hogy nekünk ilyenkor is higgadtnak kell lennünk.

— *Nagyút községből, a Heves megyei kis faluból járt be a férjem huszonöt évig* — kapcsolódik a beszélgetésbe *Szadai Jánosné*, aki az óvoda gondnoka. — *Otthonról én nem tudtam megítélni, hogy milyen vasutas.* Egyszer azonban bementem hozzá a fizetésért, s azt mondta nekem az akkori állomásfőnöke: *„Büszke lehet a férjére asszonyom, mert remek ember, kitűnő vasutas..."* A dicséret jólesett, mivel úgy éreztem, hogy egy kicsit nekem is szólt, aki minden szolgálatba tiszta ingben, vasalt ruhában engedtem el dolgozni, arra gondolva, hogy az egyenruha kötelez.

Ismét az óvodai kötelességekről esik szó, előbb azonban Szadai János megjegyzi, hogy a MÁV a legjobb, legkülönb munkaadó. Nincs ugyanis az országban még egy olyan vállalat, ahol ki-ki megtalálhatja a saját egyéniségének, adottságainak megfelelő munkahelyet. *Itt mindenféle szakma és tudományág képviselve van, vagyis a vasútnál bárkiből bármi lehet, ha úgy hozza a sorsa.* A rehabilitáció szempontjából ez különösen jó dolog.

Nem volt nehéz a beilleszkedés

— *Itt, a gyermekintézményben merőben mások a tennivalók, mint a forgalomnál* — magyarázza Szadai János —, *de a vágányok között elsajátított szervezőkészség nélkül aligha tudnék percnyi pontossággal megbirkózni a feladatokkal. Az a fontos — amit szintén a Keletiben tanultam meg —, hogy az ember szeresse a munkáját, s értsen ahhoz, amit rábíztak.* Fontossági sorrendet kell tartani a tennivalók között, s nem árt itt se gondolkodni a lehetséges, legésszerűbb megoldásokon. Szem előtt kell tanai, hogy az óvoda és bölcsőde fenntartása milliókba kerül, s a költségek között sok kicsi sokra megy. A pénzt lehet jól és még jobban beosztani, s ha okosan gazdálkodunk, annak előnyét a vasutasok nagy családja és a gondjaira bízott apróságok, illetve szüleik egyaránt élvezik. Az óvoda és bölcsőde vezetője, a személyzet minden tagja ebben a szellemben látja el hivatását, ezért is mondhatom, hogy nem volt nehéz a beilleszkedés számomra sem ebben a munkahelyi légkörben...

S ezért maradhatott „igazi vasutas" Szadai János az intézmény anyagbeszerzőjeként is.

Buzgó Ferenc

Dávid József

A pályaőr visszatér

Az öreg ember a korai vonattal érkezett a kisvárosba, mert attól tartott, hogyha a későbbivel jön, nem találja az irodájában a főpályamestert.

Még csak fél hét — pillantott az állomás órájára és elindult a resti felé, de útközben jutott eszébe, hogy oda hiába megy, kilencig nem mérnek szeszes italt.

Ha enyhébb lenne az idő besétálna a városba egy kicsit nézelődni, így csak a váróterembe húzódott, majd hét óra után bekopogott a főpályamesterhez.

— *No, nézd csak* — állt fel nem kis meglepetéssel a főpályamester s majdnem kicsúszott a száján: hát maga még él? Végülis szívélyesen hellyel kínálta az öreget s megkérdezte: — *Mi járatban János bácsi?*

— *Nem is tudom hol kezdjem főpályamester úr* — izgett-mozgott a széken az öreg s folytatni akarta, de a volt főnöke kedvesen megfenyegette:

— Ejnye, Haskó bácsi, még most sem szokott le az urazásról? Hány éve is, hogy nyugdíjba ment?

— *Újévkor múlt 17 éve.*

— Hiszen akkor most már a 78. évét tapossa.

— *Az ám* — törölte meg lompos bajuszát Haskó János volt pályaőr — *ha nem a 81-et, hiszen tán emlékszik rá, hogy hármat ráhúztam.*

— Úgy bizony — bólogatott a főpályamester, pedig dehogy is emlékezett ő már erre. Arra annál inkább, hogy az öreg portáján mindig rend volt, a 164-es őrház meg, ahol népes családjával lakott, valóságos kis oázis. Csodálatos konyhakert, rengeteg virág s noha állatai is voltak, mindig mindenütt tisztaság.

— Hogy megy az idő — folytatta a főpályamester — jövőre nekem is letellik.

— *Pontosan ezért vagyok én most itt.*

— Miért János bácsi?

— *Hát tetszik tudni, ott van az az őrház, ahol laktam, vagyis a helye, mert a házat ugye lebontották, és ott van az a kis kertecske, ami nekem valamikor a fél éléskamrám volt. Most pedig benőtte a gaz.*

— Sajnos — tárta szét karját a főpályamester — ez lett a sorsa az őrházaknak.

— *Szomorú* — bólogatott az öreg ember, majd nehezen kinyögte: — *pedig én azért jöttem... ha lehetne, felvállalnám...*

— Mit? — meresztette a szemét a főpályamester.

— *Hát, hogy rendet csinálnék ott a régi portán.*

A pályamester hangosan elnevette magát, majd megkérdezte:

— És hogy gondolta?

— *Kiirtom a gazt, eltakarítom a házbontás törmelékét, és tavasszal felásom, bevetem a kertet.*

A főpályamester meg volt arról győződve, hogy a kis öregnél már nincs rendben valami, de azért megjegyezte:

— Hiszen van magának szép háza, kertje bent a faluban. Ott is mozoghat kedvére, ha unja magát.

— *Van, van...* Rendben tartom én azt is — bólogatott Haskó János — de én abban az őrházban voltam fiatal és ott neveltem fel hat szép gyereket. Most is kijárok oda időnként. Csak úgy körülnézni. A kút még jó, rajta a lánc, a vödör. Nyáron olyan jókat szoktam én ott inni. A házat megkönnyeztem, amikor bontották, de a kertért most is sír a lelkem. Olyan finom krumpli, zöldség termett ott, földieper meg akkora, mint egy jércetojás. Még most is a számban érzem az ízét... — fényesedett meg az öreg ember szeme s majdnem a főpályamesteré is, aki megkérdezte:

— Hát csakugyan komolyan gondolja János bácsi?

— *Fizetnék is érte valami használati bért, ha a főnökség megengedné nekem?*

— Ugyan János bácsi a főnökség vezetői örülnének, ha a pálya mellől eltűnik az a gazsziget. Ha tényleg kedvét leli abban, hogy ott kiskertet csinál, nincs akadálya.

— *Akkor én meg is köszönöm a főpályamester úr szívességét* — állt fel Haskó János — *és engedelmével, ha az idő egy kicsit javul, el is kezdeném a törmelékeltakarítást. Aztán ha elmegy a föld fagya, felásom a kertet és vetemányezek.*

A főpályamester szerette volna a keblére ölelni a 81 éves, 17 éve már nyugdíjban levő öreget, aki visszavágyik a volt őrházhoz, ahol tulajdonképpen már rég meghalt minden. Ott igen, de ő még él és amíg tenni tud, azt akarja, hogy ahol 43 évet becsületes szolgálatban és bizonyára boldog családi körben eltöltött, ott ne égtelenkedjen gaz és szemét.

— Egy kikötésem azért van — tartotta vissza még egy percre a régi, hűséges embert a pályamester, s azt mondta:

— *virágokat is ültessen János bácsi.*

Az öreg arca felragyogott s lelkesen magyarázta, hogy annyi dália gumója van, hogy a régi vonalszakaszát is végigültethetné.

376-OS GŐZÖS

Mátészalkai vasutasok mentették meg az utókornak

Mátészalkán is kedvező visszhangra talált a Közlekedési Múzeumnak az a kezdeményezése, mely szerint a MÁV vonalain közlekedett gőzmozdonyok egy-egy példányát megmenti az utókornak.

Ebben a körzetben egészen a hetvenes évek végéig közlekedtek gőzmozdonyok, köztük a nagy népszerűségnek örvendő 376-osok.

A körzeti üzemfőnökség néhány lelkes dolgozója vetette fel az ötletet, hogy ezekből a gőzösökből meg kell szerezni egyet és az állomáson ki kell állítani. *Az ötletet a Közlekedési Múzeum szakemberei is támogatták,* majd tanácsokkal, útmutatással látták el a „követeket", akik Sátoraljaújhelyen rátaláltak a 376-513 pályaszámú gőzmozdonyra. *A gőzös felújítását a szocialista brigádok,* mozdonyvezetők, műhelyi dolgozók — köztük nyugdíjasok is — *az idei vasutasnapra vállalták.*

A szalkai vasutasok a régi használati tárgyakat is gyűjteni kezdték. Az elért eredményen mindenki meglepődött. A régi használati tárgyak mellett értékes múlt századvégi és század eleji dokumentumok is előkerültek. A gazdag gyűjteményt a közelmúltban tekintette meg *dr. Hüttl Pál,* a Közlekedési Múzeum főigazgatóhelyettese és *Koltai Györgyné* főmuzeológus. Az üzemfőnökségen ugyanis a 376-os gőzmozdony mellett egy 1896-ban gyártott favázas négytengelyes személykocsit is rendbehoznak. *Az összegyűjtött anyag mellett az érdeklődök ebben a kocsiban láthatnak majd egy rövid vasúttörténeti és egy helytörténeti kiállítást.*

A mátészalkai vasutasok tervében szerepel egy terepasztal megépítése és üzemeltetése, amelyet oktatásra és a pályaválasztási tanácsadásra használnak majd.

Zsoldos Barnabás

A kedvezményeket nem elég meghirdetni

Menni kell a feladatok elé

Beszélgetés Mészáros András vezérigazgató-helyettessel, üzletpolitikáról, változó szemléletről

Navigare necesse est — hajózni szükséges, mondták az ókorban. E latin kifejezéssel a tengeri kereskedelem és a szállítások fontosságát hangsúlyozták. Közlekedni szükséges — mondjuk a legújabb korban, egyaránt hangsúlyozva az utazások, a kereskedelem és a szállítások fontosságát. Ám egyre gyakrabban tesszük hozzá azt is: nem közömbös, hogy milyen áron. A költségeket nem hagyhatja figyelmen kívül a szállíttató — és a szállító sem. Mivelhogy napjainkban már mindenki számára egyértelmű: gazdálkodni ugyancsak szükséges. S e természet parancsolta kényszer alól egyetlen szervezet — így a vasút — sem vonhatja ki magát. Következésképp nem közömbös: miként teljesítjük terveinket, s az sem hagyható figyelmen kívül, hogy képesek vagyunk-e a fuvarozásban (de a személyszállításban is) minőségileg előrébb lépni.

Mészáros András vezérigazgató-helyettes
(Laczkó Ildikó felvétele)

Minderről, a MÁV 1981-es produktumáról, s az idei elképzelésekről, tervekről *Mészáros András* üzemviteli vezérigazgató-helyettessel beszélgettünk. Tavaly május óta látja el e munkakört, azt megelőzően a pécsi vasútigazgatóság vezetője volt. Dédapjáig visszavezethetően vasutasdinasztia tagja, aki ott, a baranyai megyeszékhelyen kezdte vasúti pályafutását csaknem két évtizede, 1964-ben.

— Mennyiben reális az a terv, hogy a vasút az idén több árut szállítson, mint tavaly, amikor a hasonló cél az elmúlt két esztendőben nem sikerült? — kérdeztük elöljáróban.

— *A tavalyi fuvarokmányok feldolgozása még nem fejeződött be* — felelte. — Tény, *hogy december elején úgy tűnt: a tervezett 130 millió tonnával szemben csupán 129 millió tonna árut továbbítunk. December viszont, a vasút szempontjából jó időjárás miatt, alighanem lehetővé tette, hogy száz-kétszáz tonnával még meg is tetézzük a tervet.* Vagyis 1981-et, úgy tűnik, eredeti céljainkat megközelítve zártuk. Az viszont kétségtelen, hogy a megelőző évben, 1980-ban, a tervezett 134 millió tonna helyett csak 129,1 milliónyit fuvaroztunk el.

131 millió tonna áru

— Az 1982-es áruszállítási terv: 131 millió tonna. Mi mindent vettek figyelembe e szám rögzítésekor?

— *Tekintettel voltunk arra, hogy a világgazdaság recessziója 1981-ben tiz százalékkal mérsékelte a tranzitforgalmat, s e téren az idén sem várható javulás.* Tavaly a belföldi és az exportszállítások növelésével ellensúlyoztuk a kiesést, s a MÁV szállításai miatt nem keletkezett zavar a fuvaroztató vállalatok mindennapi tevékenységében. Igaz, ehhez nálunk is, másutt is módosulnia kellett a vállalati szemléletnek. Változtak az igények: a szűkösebb beruházási lehetőségek hatására kevesebb építőanyagot szállítottunk (kőből, kavicsból például félmillió tonnával kevesebbet), cukorrépából viszont ugyanannyival többet. Mi rejlik mindennek a hátterében? *Az építők ráébredtek, hogy a kivitelezés helyéhez, vagy a házgyárakhoz közelebb is találnak például kavicsot. A cukorgyárak viszont azt látták be, hogy a vasúti szállítás számukra olcsóbb, mint a közúti.*

Ami tehát 1982-t illeti: ha nagyon mérsékelten is, de nőtt a tervünk. A teljességhez tartozik, hogy a hat vasútigazgatóság tervjavaslatából még nem tevődött össze a végül rögzített 131 millió tonna. A MÁV vezérigazgatósága, ha úgy tetszik, a javaslatokat önkényesen emelte fel. Milyen meggondolásból? *A vasút kapacitása, egész szervezettsége ennél többre képes.* Ám deklarálni akartuk azt is, hogy ugyancsak többre telik tőlünk, mint amennyit a népgazdaság igényel. Ez persze nem csupán nemes gesztus: ha a magunk módján mi is javítani akarunk — és akarunk! — a népgazdaság helyzetén, akkor bizonyítanunk kell, hogy az olcsóbb vasúti szállítás előnyös. Most tehát ismét a vasútigazgatóságokon, az üzemfőnökségeken a sor: *menjenek a feladatok elé.*

Ösztönözve a fuvaroztatókat

— Hogyan?

— A korszerű gazdálkodás, az ösztönzés eszközeivel. Azt mondjuk: *minél egyenletesebb a munka, annál hatékonyabban használhatjuk ki a kapacitásunkat.* Ne álljon elő tehát az az áldatlan állapot, hogy januártól márciusig alig fuvarozunk, ősztől az év végéig pedig majd megszakadunk. Ösztönzőink egyike az előszállítási kedvezmény.

— Ez nem új kezdeményezés...

— ... Vannak viszont új mozzanatai. Az idén már nemcsak az első évnegyedben, hanem április végéig kínálunk kedvezményt. Ráadásul ezt a négy hónapot is két részre bontottuk: *a januári és a februári szállítás még olcsóbb, mint a márciusi meg az áprilisi.* Néhány esztendeje már állandósult az a kör, amelyik él a kedvezménnyel: a követ, kavicsot, műtrágyát és egyéb talajjavító anyagokat fuvaroztatók. A hasznuk nem csekély: *évente összességében nyolc, nyolc és fél millió forintra rúg a kedvezmény.* Gondoltunk az ötnapos munkahét általánossá válására is, s úgy véljük, hogy célravezető lehet a hét végi rakodási kedvezmény. Ez esetben nem a fuvardíjat mérsékeljük, hanem a szállíttatóknak előnyösebb feltételeket teremtünk. Gondolok itt a rakodási idő meghosszabbítására, vagy arra, hogy lehetővé tesszük a díjmentes átmeneti tárolást. E kedvezmény nem korlátozódik néhány hónapra, hanem az év végéig tart.

— S milyen szerep jut ebben a vasútigazgatóságoknak, meg az üzemfőnökségeknek? Hiszen az elmondottak a vezérigazgatóság döntései.

— *A kedvezményeket nem elég meghirdetni.* Olyan élő kapcsolatban kell állni a fuvaroztatókkal, hogy tudatosíthassuk az előnyöket. Egyelőre túl gyakran mutogatunk egymásra: az év elején a vasút a követelőzőbb, mondván — legyen több fuvar! Az év vége felé a vállalatok követelnek — legyen több kocsi! Tárgyaljunk hát, még annak tudatában is, hogy eddig mérsékelt sikerrel értethettük meg, hogyan is működik a vasút egész szervezete. Vagy talán épp ezért... *Partnereink is fogadják el, hogy eszközeink nem hatványozhatók, még túlórával sem!* Ébresszük rá a vállalatokat arra, hogy átérezzék: az ő érdekük is, hogy igazodjanak a vasút lehetőségeihez, az adott kapacitásokhoz. *S ha a MÁV vállalat is ugyan, mégis számítsanak arra, hogy ősszel — népgazdasági érdekből — rangsorolunk.* A romlékony termény elszállítása akkor előbbre való lesz, mint a bármikor fuvarozható és tárolható építési, vagy egyéb cikk.

Sok helyütt nyitott kapukon kopogtatunk: a korábbi évek tapasztalatait leszűrve egyre többen ismerik fel e helyzet buktatóit. Hogy példát is említsek: *a Szovjetunióba irányuló, szabolcsi almaexport 400 ezer tonna, s a szállítás dandárja augusztus végétől november közepéig tart.* Ekkor bizony a környékbeli — de sokszor még a távolabbi vidékeken levő — vállalatoknak is el kell fogadniok, hogy minden arra alkalmas kocsit az alma érdekében mozgatunk meg.

— Tavaly a személyszállító vonatok forgalma is megcsappant. Feltehetőleg nemcsak az utasok vélekednek úgy, hogy itt is minőségileg kellene többet nyujtani...

— A nem végleges adatok szerint 1981-ben 270 millió utast szállított a MÁV, kevesebbet, mint terveztük, vagy mint 1980-ban. Ezért az idei tervezett utasszám megegyezik a múlt évi teljesítménnyel: *270 millió utas.* Az egy főre jutó utazási táv viszont várhatóan nő, vagyis valamelyest több utaskilométer-teljesítménnyel számolunk. Felmértük az ötnapos munkahét várható hatásait, s látjuk: *fokozódik az igény az expresszek meg a gyorsvonatok iránt.* Már tavaly is így volt, de az idén még inkább ehhez tartjuk magunkat: előtérbe helyezzük a távolsági utasszállítást. Hangsúlyozni kívánom, hogy nem a hivatásforgalom rovására... noha a városok környékén például szombaton csökken a személyvonatok iránti igény.

Májusi változások

— Tartogat-e valamiféle meglepetést a májustól érvényes, új menetrend, közelebb jutunk-e az „inter-city" vonatok indításához?

— *Májustól két expresszvonatpár is indul Budapest és Szombathely között, a nagyforgalmú fővonalakon pedig gyorsvonatokkal váltjuk fel a távolsági személyvonatokat.* A miskolci vonalon szinte minden kerek órában indul majd expressz, vagy gyors a Keleti pályaudvarról, a borsodi megyeközpontból pedig minden óra harmincadik percében, reggel 7 és este 8 között. Ez már „inter-city" szerű közlekedés. A debreceni fővonalon kétóránként közlekednek majd a gyorsvonatok, s arra törekszünk, hogy a többi nagy fővonalon is legalább négy gyorsvonatpár legyen. Ennek érdekében jelentős — meglehet, vitát kavaró — *változás lesz, hogy a pécsi és a szombathelyi főirányt menetrend-szempontból alapvetően átalakítjuk.* Megszűnik az expresszek olyan egyesítése, megosztása, mint a még életben levő pécs—kaposvári, vagy a zalaegerszeg—szombathelyi. Megindul a Pécs, illetve a Szombathely expressz, a kaposvári vonatot pedig — gyorsként, Sárbogárdon — a bajaival kapcsoljuk össze. A zalaegerszegi vonatok a Balaton északi partján közlekednek majd... Itt kíván említést, hogy jelentősen átalakul a hétvégék távolsági forgalma.

— Mindez, kétségkívül, minőségi váltás. S gyorsabbak is lesznek a gyorsvonatok?

— A villamosított fővonalakon, s ahol a pálya is hosszabb szakaszon átépült már, az óránkénti száz kilométeres sebességnél is gyorsabban haladhatnak a szerelvények, így például Hatvan és Miskolc között 120 kilométert megtéve egy óra alatt.

— Mind a gazdaságosabb közlekedés, mind a minőségi előrelépés azon múlik, menynyire érzi át e feladatok nagyságát a vasutasok általában tettre kész társadalma. Milyen segítséget vár ehhez a MÁV vezérigazgató-helyettese a szakszervezettől, a tagságtól és a tisztségviselőktől?

A gazda tudatával

— Jó, ha a szakszervezeti tisztségviselők határozottan kiállnak a tagság érdekében, s egyenrangú partnerei a vezetésnek. De azt szeretnénk, ha a gondok megosztásában is még inkább partnereink lennének. Mert önmagában vitathatatlan, hogy erre is, meg arra is szükség volna... de arról ritkán esik szó, hogy mindehhez az anyagiakat honnan teremthetjük elő. Márpedig tudni kell, hogy ma csupán a munkásszállítást dotálja az állam; a fejlesztéseket a saját nyereségünkből fedezzük. *A jogos igények hangozzanak el ... de a termeléssel kapcsolatos mozgósítás is legyen hatékonyabb.* Valamennyien vegyük észre a selejtet, ne forduljunk félre, ha valaki kárt tesz a vasúti kocsikban! *A szakszervezet sokat tehet azért, hogy érvényesüljön a gazdaszemlélet.* Milyen példákra gondolok? Ha gyér a forgalom, a kalauz tegye szóvá: átmenetileg legyen kevesebb kocsi; ha rossz egy ablak, vagy indokolatlanul van nyitva, az ő gondja is legyen, hogy ne az utcát fűtsük. S ha sokszor nehéz is türelmesnek lenni a pénztárakban, a kérdezők mégse kapjanak gépies választ.

Földes Tamás

Polgárvédelmi törzsparancsnok

Aprólékos forgatókönyv a gyakorlatokra

Kertész István három év óta a Déli csomópont polgárvédelmi törzsparancsnoka. 1971-ben került a vasúthoz. Kezdetben lakatosként dolgozott. Később az ambiciózus, törekvő fiatal beiratkozott a közlekedésgépészeti szakközépiskolába. A tanulás igen sok lemondást, fáradságot kívánt tőle, hiszen abban az időben még Baracskán lakott. Többnyire késő estig tartott az oktatás és általában éjjel egy órára ért haza a falujába. Reggel hatkor pedig ismét indulnia kellett a munkába. Ma már könnyedén beszél ezekről az esztendőkről, de akkor bizonyára nehezére esett lemondani a szabadidőről, a szórakozásról a tanulás kedvéért. *A sok erőfeszítés azonban nem volt hiábavaló.* S bár nem közlekedésgépészként dolgozik, elérte célját, hiszen azt a munkát végzi, amit szeret.

— *Mi a dolga egy nagy pályaudvar polgárvédelmi törzsparancsnokának?*

— Összetett, sokrétű szolgálat ez. Évente összesen határás elméleti és gyakorlati felkészítést kell tartani a dolgozók részére. Ez az alegységparancsnokok feladata. Mielőtt azonban hozzákezdenének ehhez a munkához, koordinációs értekezleten beszéljük meg a tennivalókat. Igyekszem maximális segítséget, támogatást nyújtani ehhez a tevékenységükhöz. *Az alegységparancsnokok lelkiismeretesen tesznek eleget hazafias kötelességüknek.* Átérzik ennek a feladatnak a fontosságát. Filmvetítésekkel egybekötött elméleti oktatásokon, szemléletesen mutatják be, mi mindenre kell felkészülni adott esetben a vasutasoknak. A legkülönbözőbb elemi, természeti csapások és egyéb katasztrófák elhárításának módjaira oktatják a parancsnokok a vasutasokat. A szemléltető eszközök alkalmazása óta az emberek jobban figyelnek az előadásokra.

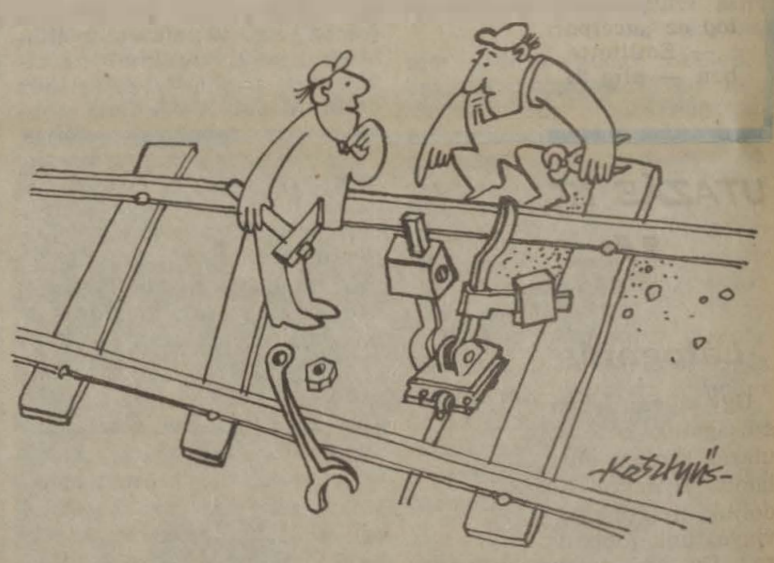
— *Mi igényli a legtöbb odafigyelést ebben a munkában?*

— A törzsvezetési gyakorlat előkészületei és végrehajtása jó szervezést és átgondolt irányítást kíván. A legutóbbi törzsgyakorlat háromhónapos, alapos, aprólékos felkészülést igényelt. Összegyűjtöttem minden szükséges írásos információt, jegyzetet és ennek megfelelően *megírtam a forgatókönyvet,* amely szerint a törzsgyakorlatot végrehajtottuk. Percnyi pontossággal kidolgoztam, kinek mi a teendője. Úgy érzem, mindenki fegyelmezetten, és precízen végezte a rábízott feladatot.

Kertész István jól tudja, mit vállalt, s milyen szigorú követelményeknek kell ebben a beosztásban megfelelnie. Felelősséggel teljesíti a rábízott szolgálatot. Ezt az ügyszeretetet igyekszik továbbadni minden polgárvédelmi parancsnoknak.

— csik —

Tanácstalan szakik



— Biztos vagy benne, hogy a váltó jó helyen lesz itt?
(Kesztyűs Ferenc rajza)

Vasutasok a 800 éves Szentgotthárdért

Szentgotthárd állomás az 1981. évi tervét ezúttal is kiváló szinten teljesítette. Mint *Karácsony Pál* állomásfőnök elmondotta, a 35 ezer tonnás ez évi, és a valamivel magasabb operatív tervvel szemben 39 ezer tonna árut, anyagot fuvaroznak el. A terhelés 103, a kocsitartózkodás 91 százalékra alakul. A személyszállítási bevételek két százalékkal haladják meg a tervezettet.

Az éves áruszállítási feladatok teljesítése óriási „fegyvertény" Szentgotthárdon. Amint azt *Mikos József* állomásfőnök-helyettestől megtudtuk, ez nem véletlenül alakult így.

— *Még az őszi szállítási idény előtt felkerestük legnagyobb partnereinket és ismertettük velük a szombat, vasárnapi garantált kocsikiállításban rejlő előnyöket* — mondja. — A Volán azonnal ráállt és az év utolsó negyedében szinte minden szombaton, vasárnap 30-40 kéttengelyes vagonnak megfelelő téglát szállított a környező gyárakból. A Rába Vagon- és Gépgyár gyáregységét is az utolsó hónapokban sikerült meggyőzni. Ennek köszönhető, hogy már december közepére teljesítették az éves szovjet exportot.

Igaz, szombaton és vasárnap több munka jutott a szolgálatban lévő vasutasoknak, mivel ekkor nincs árupénztári szolgálat a határállomáson. Ennek ellenére példásan ellátták feladatukat. Munkájuk értékét növeli, hogy a heti szállítások 25-30 százaléka hét végekre esett. Régi összeszokott gárda dolgozik itt. Ha valaki nyugdíjba ment, vagy beteg volt, munkáját belső átcsoportosítással pótolták. Az ötnapos munkahét bevezetése sem okoz problémát.

— Az ifjúsági parlamenten vetődött fel, hogy az állomáson létre kellene hozni a KISZ-alapszervezetet — újságolja *Póczik Elek*, a pártalapszervezet titkára. — Jelenleg folyik a szervezés. Várhatóan tízen-tizenketten lesznek. A volt pft. helyiségét már megkaptuk klubnak a fiatalok számára. Ugyancsak az ifjúsági parlamenten hangzott el, hogy *Szentgotthárd 1983-ban ünnepli fennállásának 800. évfordulóját* és várhatóan ekkor városi rangot kap ez a nagymúltú település. Ezért a nagyközség apraja-nagyja 800 perc társadalmi munkát vállal, amihez a vasutasok is szeretnének csatlakozni.

— *A város a vasút környékének a rendbetételét, csinosítását bízta ránk* — veszi ismét át a szót az állomásfőnök. *Mivel ez nem teszi ki szemlyenként a 800 percet, így mást is elhatároztunk. Szabadságolás, betegség idejére a szabadnapos vasutasaink munkát vállalnak az állomáson. Ennek a külön jegyzéken számított bérnek az értékét átutaljuk a helyi tanácsnak.*

Az állomás egyetlen szocialista brigádja évek óta társadalmi munkát vállal a bölcsőde és az óvoda fenntartásában. A brigádvezető *Takács Tibort*, a Hazafias Népfront Vas megyei Bizottsága *Érdemes Társadalmi Munkás* kitüntetésben részesítette. A vasutasoknak is részük van abban, hogy ma a nagyközségben minden jelentkezőt el tudnak helyezni a karbantartások, javítások és tatarozások értékét, illetőleg az azokra előirányzott összegeket a gyermekintézmény bővítésére fordíthatják.

A határállomásnak jó kapcsolata van az osztrák vasutakkal, a helyi vám- és határőrizeti szervekkel. 1976-ban *Kiváló Határőrállomás* megtisztelő címet is megkapták. A kollektíva évente 20—25 ezer forint értékű energiát takarított meg. Húsz év alatt egyetlen III. csoportos, személyi sérüléssel nem járó balesetük volt. Tizennyolc esztendeje minden évben kiérdemelték a *Kiváló Szolgálati Hely* kitüntető oklevelet.

Sz. Jakab István

„Ezt a mozdonyt bárki megnézheti”

Beszélgetés egy kitüntetett mozdonyvezetővel

A barátok a kezét szorongatták, megveregették a vállát, és csak ennyit mondtak: *„Megérdemelted János!”*

A jókívánságok *Kakszi János* mozdonyvezetőnek szóltak, aki a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 64. évfordulója alkalmából a *Kiváló Munkáért* kitüntetést kapta. A Miskolc Körzeti Üzemfőnökség vontatási telepének dolgozója, M 62-es dízelmozdonnyal a Miskolc—Ózd, Miskolc—Hidasnémeti és Miskolc—Tornanádaska vonalszakaszokon teljesít fordaszolgálatot.

— Budapesten, a Landler Jenő járműjavítóban voltam ipari tanuló. Amikor segéd lettem, igyekeztem visszajönni Borsodba, hogy közelebb legyek a szülőfalumhoz. Ez sikerült is, így kerültem 1961-ben a miskolci fűtőházhoz. Még 21 esztendős sem voltam egészen, amikor 1965-ben letettem a mozdonyvezetővizsgát — meséli.

— Közben korszerűsödött a vasút. Tanulni kellett, ha előbbre akart lépni.

— Így is tettem! 1970-ben már „jogosítványom” volt a villanymozdonyra, 1980-tól pedig dízelen — M 62-esen — járok!

— Milyen ez a mozdony?

— Szovjet gyártmányú és az egyik legüzemképesebb vontatójármű. Ha a mozdonyvezető gondját viseli, akkor nagyon hálás. Én sokat pepecselek vele. Egy-egy út között sohasem marad el a gondos műszaki karbantartás és a tisztogatás. De azt a masinát *meg is lehet nézni! Csillog-villog az „acélparipa”!*

— Említette, hogy 1965-ben — alig 21 évesen — már mozdonyvezető volt. Azóta eltelt 16 év. A vasutasnemzedék derékhadához tartozik. Messze még a nyugdíj, de az utánpótlásra már gondolni kell.

— Nem rossz az utánpótlás. Igaz, viszont az is, hogy sok tehetséges fiatalból hiányzik a kitartás, a vasút szeretete. Nehezen szokják meg, hogy nincs ünnep, vasárnap.

— Hogy lehet ma valakiből mozdonyvezető?

— A miskolci érettségizett fiatalok jelentkezhetnek az üzemfőnökség vontatási telepén. Ezután következik a féléves szakmai gyakorlat, majd a hathónapos mozdonyvezetői tanfolyam. Korábban 24 évesen lehetett valaki dízel- vagy villanymozdonyvezető. Most 21 év nálunk a „nagykorúság” határa. És az idősebb mozdonyvezetők készséggel segítenek! *Érdemes ezt a hivatást választani.*

Elbúcsúzunk. Ő megy az M 62-eshez. Szemével „végigsimogatja” szeretett mozdonyát, és fellép a vezérállásba. Kitüntetett mozdonyvezető „röpíti” a vonatot a célállomásra.

Kőhidi László

Sárospatak

Eredményes évet zárt a targoncajavító üzem

Mint arról már lapunkban is beszámoltunk, *a sárospataki kisvasút megszüntetése után a fűtőházat targoncajavító üzemmé alakították át.* Az üzemegység, amely a miskolci járműjavítóhoz tartozik, jó eredménnyel zárta az elmúlt esztendőt. Száz villamos, illetve motoros targonca főjavítását végezték el. A targoncajavító szakmunkáslétszáma egy év alatt megkétszereződött.

A miskolci járműjavító nagy összegeket áldoz az elhanyagolt kisvasúti épületek felújítására, a szociális létesítmények karbantartására. Korszerűsítik az üzemegység gépparkját is. Új diagnosztikai berendezésekkel, emelőgépekkel teszik könnyebbé a dolgozók munkáját.

„Mit akar ez a suttyó gyerek?”

Fiatalok a tokodi fatelítőben

A fatelítő üzemek közül a tokodit tartják a legkisebbnek. Ebben az egészségre is ártalmas üzemben sok a fiatal. A telítő üzemrészben például a *Kossuth Lajos* szocialista brigád felét KISZ-korosztályúak alkotják. A brigád vezetője *Szilágyi Sándor*.

— Többször hallottunk már arról, hogy egyszer megszüntetik az üzemet — mondja. — Ez a szóbeszéd a munkahelyi hangulatot is befolyásolta. A talpfákat ma már egyre több helyen a betonaljak váltják fel. Hogy meddig lesz szüksége a vasútnak három fatelítő üzemre, azt nem mi döntjük el. *Sokszor mondják a kollégák, hogy te vagy a szakszervezeti bizalmi, nézz már utána, mi lesz a sorsunk!* Én ilyenkor azt válaszolom, hogy inkább dolgozzunk, mert szükség van a munkánkra. Nem is lehet panasz a brigádra: kétszer voltunk bronz-, majd ezüstkoszorús jelvénnyel kitüntetve, s most az aranyért küzdünk

Szilágyi Sándor brigádja a fatérről csilléken érkező rakományt, vagy ahogy ők mondják: sarzsit kőszénkátrányos olajos telítésnek vetik alá. De végeznek égéskésleltető telítést is. Több színházunk rekonstrukciójához szükséges faalkatrészek tűzbiztonsági kezelése is az ő feladatuk.

A fiatal brigádvezető hét éve mondja második otthonának ezt a környezetet. Ez alatt az idő alatt volt kiváló dolgozó, KISZ-vezetőségi tag. Jelenleg párttagként és szakszervezeti bizalmiként végez közéleti munkát.

— *Anyagi megfontolásból sokan keresnek itt boldogulást. Pedig nem könnyű munka ez* — magyarázza *Szilágyi Sándor*.

Amikor munkatársai 8:7 arányban bizalmivá választották, sokan azt kérdezték: *mit akar itt ez a suttyó gyerek?* Azóta bebizonyította, hogy nem méltatlan erre a tisztségre. Egy-egy döntés előtt tanácsot kér az idősebb kollégáktól, *sohasem ítél elhamarkodottan.*

A *Kossuth* brigádban a fiatalok jól érzik magukat. *Garai Lajos* például a csőszerelő szakmát cserélte fel erre a munkára. *Nem bánta meg. Elnyerte a Szakma ifjú mestere címet is.*

Orosz Károly

Fát és utasokat szállít

A KASZÓI KISVASÚT

Vonattal utazva a dombóvár—kaposvár—gyékényesi fővonalon érhetjük el *Szenta* község kisforgalú állomását. A belső Somogyhoz tartozó környék egyike hazánk legérdekesebb természetvédelmi területeinek, jégkorszak utáni idők emlékét őrző flórával, sajátos állatvilággal. A híres vadászterület, a szentai állomásépülettel szemben fekvő fatelepről induló, s Kaszóig közlekedő kisvasúttal közelíthető meg legkönnyebben és legcélszerűbben. Ez a kisvasút szorosan kapcsolódik az erdőséggel egykor összefüggően borított vidékkel, hiszen évtizedekig szinte az egyetlen közlekedési lehetőséget biztosította az egykori majorok és a külvilág között, ami még külön is kiemeli a vonal vasúttörténeti jelentőségét.

A kisvasút őse, a két világháború között épült a somogyszobi vasútállomás és kaszópuszta-bördeci erdőrész között, lóvontatással. Később a negyvenes évek táján már egy gőzmozdonya is volt a fakitermelő cégnek. A kaszói erdőben megfelelő utak ekkor még nem voltak, ezért a kedvezőtlen talajviszonyok miatt a szállítások csak a mindenkori időjárástól függően, illetve idényjelleggel történhettek. *A kisvasút viszont esőben, hóban használhatónak bizonyult.*

Kezdetben lóvontatással

A jelenlegi vonal építése 1952-ben kezdődött Szenta MÁV állomás kiindulóponttal, 760 mm nyomtávval, 9,3 kg-os sínfelépítménnyel, homokágyazatba süllyesztett faaljakon. A folyamatos építkezés 1955-ben fejeződött be, amikor elkészült a fővonal rinyai végpontja és a kaszói szárnyvonal. Ezután épült meg a szentai MÁV rakodón a belső vágányhálózat. A vonal egyes pontjait a helyi tájnevek szerint keresztelték el, így: *Királyszéki csonka; Bojszapajta kitérő; Bojszafenyvesi kitérő és csonka; Oroszvágási kitérő, bükki és kaszói szárnyvonal.*

A szállítások 1955-ben egy C 50-es kis dízelmozdonnyal kezdődtek. Ugyanebben az évben *Kaszón kétállásos mozdonyszín épült.* 1957. július 15-én a területen iszonyú szélvihar dúlt, amely negyed óra leforgása alatt negyvenezer köbméter fát döntött ki, tört össze. A nagymennyiségű értékes ipari faanyagot meg kellett menteni a pusztulástól. A hirtelen megnövekedett szállítanivaló nagy próba elé állította a kisvasutat és dolgozóit egyaránt. A fuvarozás megkönnyítésére és nem utolsó sorban meggyorsítására az erdészet szárnyvonalat épített a csillagpusztai erdőterületekhez. *A vontatójármű-állomány ekkor egy gőzmozdonnyal gyarapodott.*

Bekapcsolták a személyszállításba

— Háromcsatlós gőzgépet kaptunk, — emlékeznek a kisvasút régebbi dolgozói. — Erős volt, több kocsit elvitt mint a dízel, de sajnos nem a mi gyönge felépítményű pályánkra készült. Ahol elzakatolt vasúttal szétverte maga alatt a vágányokat. Végül selejtezték, ócskavasként a MÉH-be került. Akkoriban még nem voltak a mainál hasonló emlékmegóvó törekvések. *1961-ben megnövekedett erdészeti munkásszállítások és a helyi utazási igények miatt a kisvasutat be kellett kapcsolni a korlátolt közforgalmú személyforgalomba.* Az erdei vasút a MÁV-val kötött menetkedvezményi egyezség tagja lett. Az utasforgalom lebonyolítására az erdőgazdaság házilag „barkácsolt” személykocsiján került sor, beszereztek még egy C 50-es motormozdonyt.

1963-ban házi kivitelezésben, *1,8 km hosszúságban, megépült a nagyrinyapusztai vonal.*

Ezt a részt azonban hét év múlva elbontották.

Szenta állomás és a Kaszó közötti vonalrészen 1962-től 1966-ig betonaljakra cserélték ki a talpfákat.

A kisvasúton 1955-től az elmúlt évekig mintegy 225 ezer köbméter fát, 65 ezer köbméter egyéb anyagot — műtrágya, talajjavító anyag, termény — és 300 ezer utast szállítottak.

A forgalom egyszerűsödött

Az erdei kisvasút jelenleg is üzemképes, s a harmincadik életévének betöltése felé közeledő C 50-es motorral végzi a munkákat. *Egy másik mozdony, afféle tartalékraktár,* hiszen mint a közlekedési vállalatoknál általában, itt is fennáll a nyomasztó alkatrészhiány. A forgalom lebonyolítása is egyszerűsödött. A vonalon egyszerre csak egy vonat közlekedhet, a harmadik mozdony általában a fakitermelésnél segédkezik, a megrakott kocsikat vonattá sorozza. A kocsikra emelt fát Szentára szállítják, ott kerül át a normálnyomtávú kocsikba. Ha kapnak egyáltalán kocsit a MÁV-tól.

A kisvasút jelentősége az utasforgalomban egyre csökken. Szenta és Kaszó között szilárd burkolatú út épült, a munkásokat autóbusszal szállítják. Hétvégeken azonban benépesülnek az apró vonatok. A természet kedvelői szombatonként három, vasárnaponként két vonatpáron utazhatnak, s gyönyörködhetnek a más úton elzárt védett terület szépségeiben.

Tóth Zoltán

UTAZÁS KÖZBEN

Vigyázzunk jobban értékeinkre!

Látogatás a Déli pályaudvar talált tárgyak megőrzőjében

Úgy vélem, legnagyobb boszszúságaink közé sorolható, ha utazás közben elveszítünk valamit. Ilyenkor dühösen vádoljuk magunkat, miért nem vigyáztunk jobban a holminkra? De az utólagos önmarcangolás már csak amolyan vezeklésnek számít, hiszen a történteken úgysem változtathatunk. Vagy mégis van remény? — kérdezem *Veres Gézánétól*, a Déli pályaudvar házgondnokától, aki egyben a talált tárgyakért is felel.

2 226 tétel a jegyzőkönyvben

— *Sok esetben szerencsésen visszajuttatjuk a tulajdonosokhoz az általuk eltűntnek hitt tárgyakat* — kezdi a beszélgetést Veresné. — *Megkönnyíti a dolgunkat, ha címet és nevet találunk rajtuk.* Az okmányokkal, iratokkal, igazolványokkal kevesebb a gondunk. Igen hasznos segítőtársnak bizonyult a C7-es számú *Talált tárgy kezelési utasítás.* Ezt a kis füzetecskét 1972-ben adták ki és azóta mindössze két apróbb módosítást végeztek rajta. Az utasítás szinte minden elképzelhető varációt feltüntet és meghatározza a teendőket is. Például e rendelkezés szerint *a nagy értékű, gazdátlan tárgyakról megállapítási jegyzőkönyvet veszünk fel,* amely tartalmazza a tárgy pontos, hiteles leírását. Ha a tulajdonos nem kerül elő, akkor továbbítjuk a gyűjtőpénztárba. Addig azonban páncélszekrényben őrizzük az értékeket.

— Az elmúlt esztendőben, hány elhagyott holmit találtak a vasutasok a Déli pályaudvar területén, illetve az ide érkező vagy az innen induló szerelvényeken?

— *Összesen 2226 tétel szerepel a jegyzőkönyvben.* Ezzel szemben 1980-ban csak 1198 tárgyat írtam be. Ha összehasonlítjuk a tavalyi adatokkal, akkor jól látható, hogy az elmúlt évben csaknem a duplájára emelkedett az elhagyott tárgyak száma. Az adatokat úgy kell értelmezni, hogy a nyilvántartásban egyetlen tételnek tekintjük például a bőröndöt is, jóllehet, számos érték sorakozik benne. Télen valamivel kevesebb az elhagyott holmi. *A legtöbb gazdátlan táskát, könyvet, fényképezőgépet és még sorolhatnám mi mindent, nyáron találjuk.* Van olyan nap amikor 60 tárgy kerül hozzám. Az irodában szinte állandóan csöng a telefon és az elveszett holmik után érdeklődnek a kétségbeesett utasok.

Gazdátlan bőrönd a várócsarnokban

Gyakran maguk az utasok jelzik a vonatátvevőnek vagy a kalauznak, hogy valaki a vasúti kocsiban felejtette a csomagját. De sajnos az is előfordul, hogy mielőtt még a vasutasok odaérnek, az elhagyott tárgyat valaki eltulajdonítja. Ilyenkor hiába jön az elkeseredett panaszos, mi már tehetetlenek vagyunk. Szerencsére jó a kapcsolatunk az első kerületi rendőrkapitányság nyomozóival. Ennek köszönhető, hogy amikor már nem intézkedhetünk, akkor ők a segítségünkre sietnek.

— A vasútnál dolgozóknak felelősségteljes a munkájuk. Arra is ügyelniük kell, hogy időben jelezzék, ha valami gyanús dolgot észlelnek. Akadt-e erre példa a közelmúltban?

— *Tavaly a pályaudvar üvegcsarnokában gazdátlan bőröndöt és egy zsebkendőbe csomagolt pénzköteget talált az egyik kapus. Ez azonnal gyanússá vált. Értesítettük a rendőrséget. Kiderült, hogy helyesen cselekedtünk, mert a pénz lopásból származott,* és a bűnöst rövid idő alatt kézre kerítették. Az együttműködésnek a kölcsönös és gyors információáramlásnak megvan a haszna. Túl azon, hogy szinte naponta kapcsolatban állunk a rendőrökkel, havi egy alkalommal részletes jelentést készítünk a számukra. Ezzel is igyekszünk segíteni tevékenységüket.

Egy év óta ismét dolgoznak szerelvényátvevők a Déli pályaudvaron. Többek között *az is a feladataik közé tartozik, hogy a beérkező vonatokat alaposan átvizsgálják és az ottfelejtett tárgyakat összeszedjék és eljuttassák Veresnéhez, aki a hozzá kerülő értékeket bejegyzi a nyilvántartóba.* Bizonyára kevesen tudják, hogy ez a munka nemcsak felelősségteljes, hanem az egészségre is ártalmas. Veresnével is megtörtént már, hogy bőrfertőzést kapott. Nem csoda, hiszen a szobában, ahol az értékek felelőse dolgozik, nincs vízcsap. Pedig ehhez a munkához nélkülözhetetlen a hideg és meleg folyóvíz, valamint a fertőtlenítő kézmosószer használata.

Köszönőlevelek a hálás utasoktól

Közben Veresné egy halom levelet tesz elém. A hálás tulajdonosok nem restelltek tollat ragadni, hogy köszönetet mondjanak mindazoknak, akik segítettek visszajuttatni a már véglegesen elveszettnek tekintett fontos iratokat, okmányokat, értékeket.

— *Ezek a kedves hangú levelek számomra a legnagyobb elismerést jelentik. Összegyűjtöm őket, megőrzöm, valamennyit.* Ezekből merítek erőt a további munkához. De azért azt tanácsolom mindenkinek, hogy nagyobb gondot fordítsanak értékeikre és jobban vigyázzanak csomagjaikra. Sok boszszúságtól, felesleges idegeskedésektől kímélnék meg magukat.

—csik—

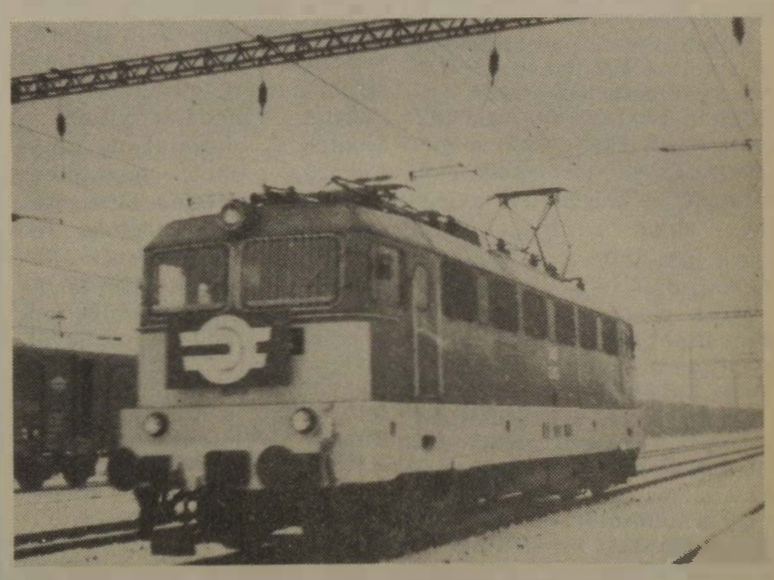
Mozdonycsere Budafok-Hároson

A Budapest—Pécs közötti vasútvonal villamosítása tulajdonképpen még nem kezdődött el. Éppen ezért jelentős eredménynek számít a Kelenföld és Budafok-Háros közötti szakasz bekapcsolása a villamos vontatásba.

A fővároson áthaladó Kelet—Nyugat és Észak—Dél irányú személy- és áruforgalom miatt — a Győr felé irányuló forgalom kivételével — Kelenföldön mozdonycserét kellett végrehajtani. Ezt a munkát nagyon megnehezítette a pályaudvar rekonstrukciója, az építés miatti vágányfoglaltság. Az a megoldás látszott legkézenfekvőbbnek, hogy a villamos felsővezetéket olyan állomásig építsék ki, ahol arányalg van lehetőség a mozdonycserékre. Így esett a választás Budafok-Hárosra.

A rövid vonalszakaszon a villamosítással együtt járó egyéb munkákat is elvégezték. Ezzel tehermentesítik Kelenföldet, hiszen ezentúl a mozdonycserét a lehetőségek szerint Budafok-Hároson végzik.

Ezt a tehervonatot dízelmozdony továbbította Hárosig



Megérkezett a „Szili”, hamarosan megtörténik a gépcsere (Zelman Ferenc felvételei)

Munkavédelmi szemle Hatvanban

Elavult szociális létesítmények és műszaki-technikai feltételek

Januárban, a hatvani körzeti üzemfőnökségen *Urbán Sándor* vezérigazgató-helyettes és *Tolnai Ildikó*, a vasutas-szakszervezet titkára vezetésével munkavédelmi szemlét tartottak. Az üzemfőnökség 1981. augusztus 1-én alakult. Negyvenkét forgalmi-kereskedelmi és három vontatási üzemegysége van. A műszaki-technikai feltételek azonban az átlagosnál kedvezőtlenebbek. *A szolgálati helyeken a munkakörülmények korszerűtlenek, a szociális létesítmények elavultak. Hatvan állomáson például a biztosítóberendezések hiánya miatt kézi állítású váltókat használnak.* Ennek ellenére azonban a vasutasok munkája, teljesítménye kifogástalan.

A szemlebizottság megállapította többek között, hogy a jobb munkakörülmények és a biztonságosabb munka érdekében az üzemfőnökség vezetői több intézkedést tettek. *A mozdony- és kocsijavító műhelyben például kiépítették a villamos kéziszerszámok törpefeszültségű hálózatát, több helyiségbe ventillátorokat szereltek, a nehéz tárgyak mozgatását gépesítették.* Az utazó személyzetet szolgálat közben rendszeresen ellenőrzik. Szigorították a technológiai fegyelmet. Mindez hozzájárult ahhoz, hogy 1981-ben a balesetek száma nem emelkedett, halálos és csonkulásos baleset nem volt.

A szemlebizottság az ellenőrzés során több hiányosságra is felhívta az üzemfőnökség vezetőinek a figyelmét. *A szociális helyiségek, a pihenők és a tartózkodók korszerűsítése nem tűr halasztást.* Az egyéni védőeszközök használatát a jövőben szigorúbban kell ellenőrizni. A technológiai fegyelem további szilárdítása is sürgős feladat.

A miskolci igazgatóság kiemelten foglalkozik a hatvani üzemfőnökség gondjaival, de a helyi vezetőknek is igényesebbeknek, következetesebbeknek kell lenni a dolgozók munka- és szociális körülményeinek javítása terén. Az anyag- és alkatrésztárolást is az előírásoknak megfelelően kell megszervezni.

A szemlebizottság vezetői felhívják a figyelmet arra, hogy a szolgálati helyeken a munkabiztonsági feltételek általában elfogadhatók ugyan, *de a gazdasági vezetőknek és a szakszervezeti bizottság nak az eddiginél nagyobb gondot kell fordítani a munkavédelemre, a szociális körülményekre.* A munkavédelmi szemle részletes megállapításait jegyzőkönyvben rögzítették a hiányosságok megszüntetéséért felelősök nevével és a határidőkkel együtt.

P. J.

EGY SZAKSZOLGÁLAT „ÚJÉVI KÍVÁNSÁGAI"

Szerviz-utat, árokásó gépet, megfelelő lakókocsikat...!

A biztosítóberendezési és automatizálási szakszolgálat sokrétű tevékenysége során modern információs és biztosítóberendezéseket szerel fel és tart karban, s miközben dolgozói a korszerű vasút megteremtésén munkálkodnak, saját műszaki-technológiai fejlődésük, szociális helyzetük messze elmarad a szükséges követelményekhez képest. A *miskolci igazgatóság* területén ez a lemaradás elsősorban a korszerű technológiák késedelmes bevezetésében, a technikai eszközök hiányában, munkahelyeinek szűkösségében és a nem kielégítő szociális ellátásban nyilvánul meg. Ez az állapot a dolgozók közérzetét kedvezőtlenül befolyásolja, és *nincs jó hatással a munkafegyelemre sem.*

A szakszolgálat dolgozóinak 53 százaléka bejáró, ráadásul a székhelyen lakóknak és ott szolgálatba jelentkezőknek is esetenként tovább kell utazniuk a munkálatok színhelyére. Az időben való hazatérés is külön gondot okoz. A szállító járművekhez, illetve a vonatokhoz való alkalmazkodás miatt olykor jelentéktelennek látszó technológiai lépcsőket hagynak el munkájukból, ami nem ritkán működési rendellenességhez vezet.

A munkavégzés körülményeit *utasítások szabályozzák.* Ezek betartása a rendelkezésre álló időben — esetenként létszámhiány miatt — nem mindig lehetséges. A munkaeszközök milyenségét is *szabványok* írják elő. Azok nem biztosítása, vagy hiánya esetén a dolgozók kénytelenek saját beszerzésű, nem biztonságos, a szabványnak nem megfelelő szerszámokkal dolgozni.

Gyakori az is, hogy a szállító gépjárművek üzemkészsége elégtelen, mégpedig az esetek 60 százalékában. Az üzemkészség fokozását, a belső veszteségidő csökkentését eredményezné, ha a felsőbb szervek a még 1979-ben felterjesztett ez irányú igényüket ki tudnák elégíteni.

A szakszolgálatnál azóta tovább romlottak a szociális körülmények. A korábban meglévő 30 lakó-, raktár- és műhelykocsiból az 1980. évi selejtezés után *csak nyolc maradt.* Pótlásukra öt „Holló" típusú lakókocsit kaptak, alig 15 férőhellyel, ami nagyon kevés.

Az elmúlt időszakban *javult viszont a fizikai munka gépesítése*, főként az elősajtoló berendezés és a kábeldobszállító kocsik segítségével. Nagy szükség lenne azonban egy *kábelarakó* gépre is. Ezenkívül sokat számítana és a közúti balesetek számát is csökkentené, ha a vasút a pályaépítések alkalmával kikerülő ágyazatból egy *„szerviz-utat"* létesítene, s a központi épület bővítéséhez szükséges pénzösszeget is biztosítaná.

A *területi szakszervezeti bizottság* testületi ülésén tárgyalta meg ezeket a problémákat, illetve a szolgálati ág helyzetét. Megállapították, hogy az itt dolgozók munkakörülményeinek javítása érdekében *mind a szakszervezet, mind az igazgatóság és a főnökség saját hatáskörén belül is sokat tett*, különösen Hatvan, Eger, Miskolc, Vámosgyörk és Szerencs térségében. Okvetlenül szükséges azonban a *Vezérigazgatóság* operatív intézkedése és pénzügyi támogatása is, hogy tovább javuljon a dolgozók szociális ellátottsága, növekedjen a szállító eszközök mennyisége és folytatódjon a fizikai munka gépesítése.

Kisvárdai János

OTP-tájékoztató

Tervek és lehetőségek

Az *Országos Takarékpénztár* múlt évi munkájáról, eredményeiről és idei elképzeléseiről, terveiről tartottak sajtótájékoztatót a közelmúltban a Magyar Újságírók Országos Szövetségének székházában. A szervezett dolgozók széles tömegeit is közvetlenül érintő, szinte mindnyájukat érdeklő témáról rendezett sajtótájékoztatón képviseltette magát a SZOT kulturális, agitációs és propagandaosztálya is. Az újságírókat *dr. Szirmai Jenő*, az OTP vezérigazgatója tájékoztatta a betétek és hitelek alakulásáról, a lakásgazdálkodás időszerű kérdéseiről és a lakosságnak nyújtott banki szolgáltatások igénybevételének tapasztalatairól, lehetőségeiről.

Betétek és kamatok

Kezdjük egy átfogó adattal. *A betétállomány a múlt évben az 1980. évi 9,5 milliárd forinttal szemben 14,7 milliárddal nőtt, s elérte a 160 milliárdot.* Ennyi pénze van a lakosságnak a takarékpénztári fiókokban, a postán és a takarékszövetkezeteknél. Számottevő összeg ez. Maga a múlt évi gyarapodás is szép summa. Lehetőségekről, bizalomról és bizakodásról tanúskodik egyszerre a 14,7 milliárd, meg természetesen a 160 milliárd is. Azt mutatja, hogy volt miből megtakarítani ennyi pénzt. A lakosság minden 100 forint bevételből átlagosan 3,70-et félretett.

Ezek az átfogó és átlagszámok bonyolult folyamatok összhatásának az eredményei. igen fontos szerepet játszott — a gazdasági lehetőségek alakulása mellett — a gazdaságpolitika, a forint iránti bizalom. A lakosság józan magatartást tanusít a pénzgazdálkodásban. Továbbra is céljának tekinti a lakás építését, korszerűsítését, karbantartását, az autóvásárlást, az otthon berendezését. Mindehhez pénz kell. S a nagy családi beruházáshoz szükséges saját erőt — a forintot — jórészt a korábbinál hosszabb idő alatt lehet összegyűjteni. *Ez a felismerés nyilvánul meg abban, hogy az emberek főként tartós betétben helyezik el pénzük nagy részét.*

Hatékonyan ösztönöz erre és céltudatosan elősegíti ezt a folyamatot a takarékpénztár jól megalapozott betétpolitikája is amely arra irányul, hogy biztosítsa a tartós betétek értékállandóságát. E cél érdekében emelték fel a múlt esztendőben az öt évre lekötött takaréklevél kamatát évi 7 százalékra. Ugyancsak nőtt az átutalási betétszámlán összegyűlő pénz kamata is. Az ifjúsági betét megállapodás — mely legalább öt évre szól — *a korábbinál kedvezőbb feltételekkel köthető, s így nagyobb a vonzereje.* Ennek is része van abban, hogy ötvenezerrel nőtt az ilyen számlák száma, *s ma már félmillió fiatalnak van ifjúsági betétje.*

OTP-hitelek otthonteremtésre

Az összegyűjtött pénzből adott hitel legnagyobb részével az OTP a lakásgazdálkodást segíti. Lakások építésére, vásárlására, korszerűsítésére, felújítására, bővítésére, tetőtér beépítésére, emeletráépítésre, más helyiségek lakássá alakítására — az előírt feltételek mellett — megfelelő összegű kölcsönt ad a takarékpénztár. Csupán tavaly 120 ezer ilyen kérelmet teljesített az TOP. *A lakáshitelek jelenlegi összege megközelíti a 110 milliárd forintot.* A múlt évben 73 500 lakás készült el a takarékpénztár közreműködésével. A lakáshitelezést, az ezzel kapcsolatos szervező munkát a pénzintézet továbbra is kiemelten fontos társadalompolitikai feladatának tekinti.

A tanácsokkal együttműködve részt vesz a takarékpénztár az építési telkek előkészítésében, közművesítésében, és ellátja a tartós használatba adással járó pénzügyi feladatokat. Az általános hitelezés mellett saját beruházásban maga is megépít mintegy 14-15 000 lakást ebben az évben, amelyek nagy részét a tanácsoknak adja. Megkülönböztetett gondot fordítanak a fiatalok segítésére. Keresik ennek újabb és újabb lehetőségeit, módozatait.

Két kezdeményezésről részletesebben is szólt az OTP vezérigazgatója. *Az egyik a garzonakció, a kétlépcsős lakáshoz jutás első lépése.* Kisebb beugró befizetésével a fiatal házasok megvesznek egy kisebb lakást, s vállalják, hogy legalább öt évig ifjúsági betétben gyűjtenek nagyobb otthonra. Kis lakásukat visszaadják az OTP-nek, s különkölcsönnel, szociálpolitikai kedvezménnyel, meg esetleg vállalati, munkáltatói támogatással megvalósítható ez a terv.

A kalákaakció főként vidékieknek ajánlható. *Tervezzenek négylakásos kis társasházakat. A beruházói teendőket bízzák az OTP-re.* A kivitelezést pedig vállalja el valamelyik építő szervezet. A család, a rokonság, a brigád összefogása révén a költség jelentősen csökkenthető. Mindkét akciónak az a célja, hogy kedvezőbb feltételekkel segítsük lakáshoz a fiatalokat.

Sokféle szolgáltatás

Az idei tervekről szólva a vezérigazgató megemlítette; a lakosság pénzbevételei mérsékeltebb emelkedése alapján *úgy számolnak, hogy a betétek állománya várhatóan 12 milliárd forinttal gyarapszik.* A hitelállomány ezzel szemben 16,6 milliárddal nőhet. Változatlanul a lakáshitel áll az első helyen, mintegy 90 százalékos aránnyal. A többi összeg — a fogyasztási és a termelési kölcsön — ugyancsak fontos célokra használható fel. Tavaly mintegy 3'7 százalékos arányban hitelre vásárolt tartós fogyasztási cikkeket a lakosság. A kistermelőknek pedig 850 millió forint kölcsönt adott a takarékpénztár. Az OTP az idén is folytatja ezt a hitelezési gyakorlatot.

Szolgáltatásai közül itt is említést érdemel az átutalási betétszámla, amelynek tavaly korszerűsített és továbbfejlesztett rendszerét még szélesebb körben kívánják elterjeszteni. Erre a számlára a munkáltató átutalhatja a dolgozó bérének meghatározott részét. A takarékpénztár pedig a számlatulajdonos mindennemű pénzforgalmi megbízását teljesíti. Mindez anélkül lebonyolítható, hogy a megbízónak a bankba be kellene járnia hónapról hónapra. *A múlt év második felében útjára indította az OTP a takarékcsekket.* Eddig a fővárosban négyezren éltek ezzel a lehetőséggel. Most már a vidéki átutalási betétszámlatulajdonosok is kérhetnek csekket.

Kutas József

Nyugdíjas-búcsúztató Szegeden

A szegedi körzeti üzemfőnökségtől 1981-ben nyugdíjba vonult 80 vasutast búcsúztatták január 12-én Szegeden, az Utasellátó éttermében. *Kiri Ferenc*, a szakszervezeti bizottság titkárhelyettese meleg szavakkal méltatta az idős emberek több évtizedes, becsületes helytállását, a vasútüzem érdekében kifejtett munkájukat. Majd *Lóki Béla* üzemfőnök pénzjutalmat és emlékplakettet adott át az aktív munkától megvált vasutasoknak.

A bensőséges ünnepség baráti hangulatú vacsorával ért véget.

BÚCSÚ A VASÚTTÓL

Január 22-én a budapesti igazgatóság tanácstermében tizennyolc nyugdíjba vonuló vasutas tiszteletére rendeztek ünnepséget. *Padi Géza*, az igazgatóság pártbizottságának a titkára üdvözölte a megjelenteket, majd *Tongori Imre*, az igazgatóság vezetője méltatta több évtizedes munkájukat, helytállásukat. Meleg szavakkal mondott köszönetet kiemelkedő tevékenységükért *Mészöly Ferenc* is, a budapesti területi szakszervezeti bizottság titkára.

Ezután *Tongori Imre* átadta az igazgatói dicséretről szóló okleveleket és a pénzjutalmat.

Tongori Imre vasútigazgató átadja az Igazgatói dicséreteket

(Óváry Árpád felvétele)

NYOLCVANNYOLC ÉVESEN

A szolgálat élteti

Negyvenhárom esztendővel ezelőtt *Galántán*, ahol forgalmi szolgálattevő voltam, találkoztam először *Ölveczky Antal* vonatvezetővel, vagy ahogyan ma is emlegetik: *Tóni bácsival.* Akkor még javakorabeli, 45 éves férfi volt. Kevés beszédű, fegyelmezett, pontos embernek ismerte mindenki. Úgy állt rajta az egyenruha, mintha fényképészhez készülne.

Akkurátus pontosságának híre volt a vonalakon. *Az Ölveczky vezette vonatokat nem lehetett büntetlenül feltartóztatni a jelzőknél, vagy a menetrendszerű tartózkodásokat túllépni.* Ha mégis történt ilyen eset, akkor a menetlevelet máris nyújtotta a szolgálattevőnek, hogy igazolja a késést.

Most, hogy egy emberöltő után ismét találkoztunk, élményeiről, munkáshétköznapjairól faggatom.

— *Érsekújvárban születtem, 1894-ben, Kossuth apánk halálának évében* — mondja. — Az állomás közelében laktunk, s így a töltésoldalban megbújva naphosszat csodáltam a szikrákat hányó, csörögve, csattogva erőlködő gőzösöket. Alig töltöttem be a 18. életévemet, amikor felvételemet kértem a vasúthoz. Fékező lettem. Az sem riasztott vissza, hogy a fékbódé rosszul záró ajtaján befújt a szél, meg az sem, hogy egy-egy út Pozsony és Rákosrendező között oda-vissza 60—70 óráig tartott.

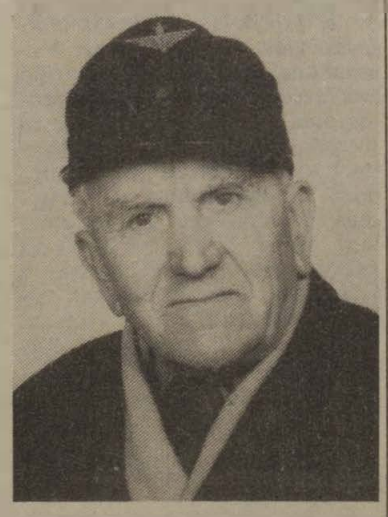
— *1914-ben tettem le a vonatvezetői vizsgát.* Azt, hogy kitört a háború, abból tudtam meg, hogy egyre több katonavonathoz vezényeltek. Nótaszótól hangos, virágfüzérekkel díszített vonatokat vittem a frontokra, visszaútban pedig félkarú, féllábú sebesültekkel érkeztem *Budapestre.* Később Erdélybe rendeltek. *Tövis, Brassó* és *Temesvár* állomásokra jártam. Közben tanultam, és 1916-ban *abszolváltam* a polgári iskola 4. osztályát. Sokat jártam Zsombolyán és Nagykikindán. A háború végefelé, amikor a Román Nemzeti Tanács Gyulafehérváron 1918. XII. 1-én *kimondta Erdély és a Bánát csatlakozását Romániához, visszatértem Érsekújvárra.*

Ezt követően nem sokáig hordta a vasutas egyenruhát, mert a trianoni békeszerződés értelmében a Felvidéket Csehszlovákiához csatolták.

— *A magyar anyanyelvű vasutasokat a CSD elbocsátotta a szolgálatból. Teherautó-sofőr lettem.* Az évek múltak, s végre ismét felölthettem a vasutas egyenruhát — magyarázza. — *Szenc és Rákosrendező között ingáztam*, illetve a második világháború éveiben irány- és katonavonatokkal jártam az ország egyik végéből a másikba. Ha jól emlékszem, 1941 telén történt, hogy 68 óra szolgálattal érkeztem Szolnokra. Alig álltam a lábamon, de nem volt leváltó szakasz. A német szállítmányparancsnok géppisztollyal kényszerített további szolgálatra. *Mit tehettem? Mentem . . .*

Légiriadók, bombázások, vonatok kimenekítése az állomásokról, fagyoskodás a fékbódékban vagy néhány órai alvás távoli, kétes tisztaságú laktanyákban. Létbizonytalanságban teltek az évek.

— *A felszabadulás után vonógép- és kocsihiánnyal küzdött a vasút. Életem — viszonylagosan nyugodt éveit — Pestlőrinc állomáson töltöttem, ahol tolatásvezetőként az állomási tartalék munkáját irányítottam.*



1957-ben mentem nyugdíjba, de nem sokáig bírtam vasút nélkül — folytatja. — Rákosrendezőn, korábbi telepállomásomon raktári, majd szertári munkás, később laktanyaőr lettem. Sajnos, annak ellenére, hogy az időszakos orvosi vizsgálaton — vágányok közti szolgálat kivételével — alkalmasnak találtak, *nem engedélyezték a szolgálatba állításomat*, ezért hasonló minőségben a helyi pályafenntartáshoz szegődtem. *Ott nem félnek a koromtól* — mondja a 88 éves Ölveczky Antal ny. főellenőr, laktanyaőr.

A vasút élteti — *és éltesse még nagyon sokáig!*

Gergely

ALAPÍTÓ MUNKÁSŐRÖK

Hárman a kiváló szakaszból

A Munkásőrség *Vörös Csillag Érdemrenddel* kitüntetett Asztalos János vasas zászlóalj második századához tartozik a budapesti vasútigazgatóság szakasza, amely az idén is elnyerte a legjobb alegység címet. Erről a kollektíváról munkásőrök, parancsnokok egyaránt felsőfokon beszélnek. Nem csoda, hiszen teljesítményük — minden tekintetben — egyedülálló: *1970 óta sorozatban nyerték el a kiváló címet.*

Markotányos Imre szakaszparancsnok így fogalmazta meg az elért eredmények titkát: *vasútas fegyelem, politikai érettség és a munkahely gazdasági, társadalmi vezetőinek jó hozzáállása.* Ezek a tényezők egyaránt kihatnak a munkásőri tevékenység valamennyi feladatára. A szakasz 70 százaléka fiatal, de akad még köztük alapító munkásőr is. Közülük hármat mutatunk be.

Herpai Antalt mindenki ismeri a budapesti igazgatóságon. Jóllehet néhány hónapja „hivatalosan" nyugdíjba vonult, de azóta is bejár munkahelyére és a zászlóalj törzsbe. Nem tud tétlenül élni.

— Nagyrábén születtem. Apámnak mindössze két hold földje volt. Emiatt hat elemit tudtam csak elvégezni, mert filléres napszámba kellett járnom az urasághoz. Később 1939-ben ugyan Püspökladányba kerültem a pályafenntartáshoz, de ez sem hozott nagy változást az életemben. A havonként meg-meg újított munkaszerződések, az ezzel járó kiszolgáltatottságok

Herpai Antal

nagyon nyomasztóan hatottak rám. A háborúban, illetve a fogságban eltöltött idő után hazatértem, majd visszakerültem a vasúthoz, ahol a már korábban megszerzett szakvizsgáim alapján vonatvezetőként dolgoztam ugyancsak Püspökladányban. Mindközben munka mellett rendszeresen tanultam.

A központi szolgálatnál különféle gazdasági és politikai tisztségeket láttam el. Az ötvenes évek elején a budapesti igazgatóságra helyeztek. 1956 október 23. után az eseményeket szemlélve láttam, hogy ugyanazt a világot akarják visszahozni, amelyben én 18 filléres órabérért dolgoztam, vagy harminc fillérért hajtottam a nyulat az urak puskája elé. Megfogadtam tehát, hogy minden eszközt megragadok a munkáshatalom megvédésének érdekében. Amikor az újjászervezett MSZMP Központi Bizottsága határozatot hozott a munkásőrség megalakítására, nemcsak elsőként léptem be, hanem szervezője is lettem a testületnek.

Kisréti Istvánt mindenütt úgy ismerik, mint az *„élő lelkiismeret példaképét"*. Ez a nemes emberi vonás szerencsésen párosul egyfajta megfontolt határozottsággal. A megalkuvást csak szóban ismeri, hasonulni vele azonban soha sem volt képes. Ezzel magyarázható a munkásőrségben vállalt 25 éves szolgálat is. Hogy miért fogott fegyvert elsők között 1957-ben ennek oka hasonlóan, mint Herpai Antalnál — szintén a háború előtti időkben keresendő:

— A harmincas évek végén lakatos tanoncként kezdtem pályafutásomat Budapesten, itt a VIII. kerületben — emlékezik fiatal korára Kisréti István. — Egyszer valaki elhívott a Vasasok Székházába, ahol működött egy ifjúsági csoport. Az odajáró vasas ifik nagyon érdekes, színes programokat csináltak: *felolvasást tartottak szépirodalmi művekből, énekeltek, szindarabokat adtak elő.* Nagyon megkedveltem ezt a helyet, ezért én is bekapcsolódtam az ottani munkába. Később azon kaptam magam, hogy másképpen ítélem meg a társadalmi valóságot, mint régebben.

Kisrétl István

— 1945 tavaszán, amikor előbb Budapest, majd az ország is felszabadult, én már tudtam hol a helyem. *Az ifjúsági mozgalomban szerzett tapasztalataimat hamarosan a budapesti igazgatóság politikai osztályán kamatoztattam.* Az ellenforradalom kitörése után még az épületbe sem engedtek be. Hát jó, gondoltam. Van nekem szakmám is. Jelentkeztem a Keleti műszakhoz lakatosnak, ahol a kritikus időben négyen tartottuk a frontot. Emellett Rákos állomásra is eljártam irányítani a forgalmat. Később sajnos egészségi állapotom kissé megromlott, ezért könnyebb munkára behelyeztek az igazgatóság II. osztályára ügyintézőnek. A központi szolgálatnál 1976-ig dolgoztam, majd innen saját kérésemre a MÁV Gépészeti Technológiai és Anyagvizsgáló üzemhez kerültem gyártásellenőrnek. A munkásőrség megalakulásakor elsők között jelentkeztem az igazgatósági szakaszba, amelynek a mai napig tagja vagyok.

— Hogyan tovább?

— *Az idén leszek hatvanéves. Ez azt jelenti, hogy elérkezett a nyugalomba vonulás ideje. A szakasznak azonban továbbra is tagja maradok, mert annyira összeforrottam az itteni kollektívával, hogy úgy érzem onnan nem is tudnék nyugdíjba menni...*

Kóródi István nyugodt, kiegyensúlyozott ember. Ennek titkát ő a mértékletes életvitellel magyarázza, vagyis az embernek mindenben tudnia kell, hogy miből mennyi elég...

— Eszerint élete során mindenben betartotta ezeket az arányokat?

— Sok mindenben igen, de ha a szükség úgy kívánta a kötelezettségvállalásban már nem. Erre a legjobb példa az ellenforradalom időszaka, amikor minden erőnket latba kellett vetni, hogy a hatalom ki ne csússzon a munkásosztály kezéből. Mi, akik hittünk a szocialista rendszer magasabbrendűségében, először szóban próbáltuk meggyőzni az embereket, de nem

Kóródi István

sok eredménnyel, mert annyira elszabadultak az indulatok, hogy aki baloldalinak vallotta magát, félnie kellett Ezért én is úgy döntöttem: *fegyverrel is védelmezem a szocializmus ügyét.*

Kóródi István ugyanabban a beosztásban dolgozik; *30 éve ügyintéző a budapesti igazgatóságon.* Munkáját illetően precíz, aprólékosan pontos ember. Azt is kiszámította többek között, hogy a 25 esztendői munkásőri szolgálata alatt másfél évnek megfelelő időt fordított az önként vállalt feladatok ellátására.

Három hasonló korú ember vallomását adtuk közre, akik ugyan szokásokban, külsőségekben különböznek egymástól, a leglényegesebb azonban közös volt és közös maradt bennük: *a nehéz napokban is tudták, hogy hová tartoznak.*

Séra Sándor

HAZÁNK ELSŐ VASUTASA

190 éve született Széchenyi István, a „legnagyobb magyar"

Bécsben látta meg a napvilágot. Apja, *Széchenyi Ferenc*, a Nemzeti Múzeum alapítója. Anyja *Festetics Julianna* (a keszthelyi Festeticsek családfájához tartozott). Igen elgondolkodtató már az is, hogy a betegségekre hajlamos, gyenge, német neveltetésű gyermekből hogyan lett — Kossuth Lajos minősítése szerint — a legnagyobb magyar, az, akiről Arany János, a többi között így emlékezik: *„Midőn magát nem tudá szeretni, megszerette pusztuló faját."*

Kötetek végtelen sora foglalkozik szellemével, munkásságával, teremtő akaraterejével, de az említett kérdésre egyik sem ad kielégítő választ.

Pálfordulás

A napóleoni háborúkat járt, mulatós kedvű, délceg huszárkapitány életében talán az jelentett „pálfordulást", amikor a magyar állapotok miatt aggódó nagybeteg apja, *Széchenyi Ferenc figyelmeztette a Haza iránti kötelességére.* Az azóta is híres és sokat emlegetett Simonyi óbester ezredéből vált ki és lépett szabad pályára. Alig volt 25 esztendős, amikor megkezdte írói tevékenységét. Aztán a barátságába fogadott *Wesselényi Miklóssal a külföldet járta.* Az ott látott hidak, utak és vasutak nemcsak az újszerűség erejével hatottak rá, hanem nyugtalanítóan is, az ismert hazai állapotok miatt.

A *Hitel* című művében olvasható a hazai utakról: *„Ásnak egymástól 5—6 ölnyi két árkot, a földet középre mennél magasabbra hányják, vélvén, hogy két oldalról lefolyik a víz... Ilyenformán időforgásával és verejtékes munkával oly magasra növekszik az út, hogy életveszély nélkül alig járhatnak rajta."* (1820-ban Pest és Szeged között még nem volt kikövezett országút.)

Az 1830-ban Angliában, Liverpool és Manchester között megnyílt első gőzvasút vonalát is Wesselényi társaságában tekintette meg. A látottakról az elragadtatás hangján szól: *„Megrendítő látvány, ha szorosan mellettünk halad egy vonat, ördögi erővel ragad mindent magával. Meg vagyok győződve, hogy egy-két év múlva tökélyre viszik."*

Írt, agitált

Később *Vásárhelyi Pál* mérnökkel sziklákat robbantat az Al-Dunán, A part mentén utat építtet, amelyet aztán róla Széchenyi útnak neveztek el. A Tiszát is megreguláztatta,

hogy az árterület nagy része termőföldé váljon. Széchenyi munkájának eredményeként 1830. szeptember 4-én „befutott" Bécsből Pestre a legelső dunai gőzhajó, az *„I. Ferencz"*. Megteremtette a Lánchidat. Szorgalmazta a Balaton-hajózást. Ám az ünneplés — hogy érdemeit az ország elismerte — nem elégítette ki. Mindennél jobban izgatta fantáziáját, hogy Európa-szerte szaporodtak a gőzvontatású vasútvonalak. *(Anglia, Belgium, Németország, Franciaország, Oroszország, Olaszország).* Hiába írt, agitált ebben az ügyben itthon, a „karok", a „rendek" nem jó véleménnyel voltak a vasútról. A közlekedést az 1825 27 évi országgyűlés mellékesen kezelte. Ennek ellenére *Széchenyi építtetett egy egysínű lóvontatta lengővasutat* — az első magyar vasút 1827—28 —, a Külső-Kerepesi út és Kőbánya között. S tíz év múltán, az 1836/37. évi országgyűlés már másként állt a közlekedés ügyéhez. Ha nem is könnyen, de megszavazta az ország közjavát és kereskedését gyarapító magányos vállalatokról szóló XXV. törvénycikkelyt. (Jelentős szerepe volt benne *Széchenyinek, Kossuthnak* és *Deáknak.*)

A törvényt követően az egyáltalán nem önzetlen tőkésegyesülések egymás után jelentkeztek vasútépítő tervekkel. *Olyan döntés született, hogy a Duna két partján egy-egy vasút épüljön Bécs irányába.* A jobb partit Széchenyi, a bal partit Kossuth támogatta.

Széchenyi több, nagy jelentőségű — Hitel, Világ, Stádium stb. — irodalmi munkája között a legnagyobb ma is csodálatot ébreszt: *„Javaslat a Magyar Közlekedési Ügy Rendezéséről"*. A bekezdésben ezt írja: „Hosszú álmaink a több mint félszázados szónoklataink után úgy látszik: elvégre tennünk is kellene valami nagyobbszerűt már. ha a nemzetek sorából dísztelenül kisodortatni nem akarunk... Házsártos, egymást üldöző népből, mely erejét kölcsönös zsibbasztásra fecsérli, elvégre egy családdá, egy és osztatlan erős nemzetté akarunk és Isten segítségével fogunk összeforrni..."

Négy alapelv

A közlekedési rendszereket illetően négy alapelvet állított fel javaslatként:

1. A közlekedési eszközök közt a vaspálya a legcélszerűbb arra, hogy a nemzeti kereskedelem fölélesztésének alapjául tétessék, s a kereskedés fővonalain helyt foglaljon; *mert csak a vasút képes gyors, szakadatlan, s olcsó összeköttetést szerezni,* s csak általa nyugszik a belkereskedelem biztos és sebesebb kifejlődést igérő alapokon.

2. A közlekedés, többi eszközeinek a vasutak irányában csak alárendelt állást lehet adni.

3. A csatornákat csak arra lehet használni, hogy vagy a hajózható folyók útja rövidíttessék, vagy az egyes pontokon kiigazíttassák, vagy azok egymással összeköttetésbe hozassanak.

4. A kőutak rendeltetése az, hogy az egyes helyeken egymással, s a közeli vasúttal vagy hajózható folyóval kapcsolatba hozzák.

A külföldön látott és tanulmányozott vasutak építési költségeit, a műszaki berendezéseket, az üzemkészséget, a díjszabásokat Széchenyi tanulmányozásra ajánlotta. A vasútépítést illetően *a centrális elhelyezkedés híve volt.* Csak az ő gondolataival lehet ennek helyességét magyarázni, megérteni:

„A magyar kereskedelem s iparfejlődés gyűlpontja Pest-Buda, ez az ország szíve, melynek irányában úgy lehet tekinteni az egyes közlekedési vonalakat, mint megannyi főeret, mely a szívből a vérforgást az ország véghatáráig eszközli. Eszerint azt, mint központot tekintve, úgy kell a fővonalakat vezetni, hogy azok hazánkat világkapcsolatba juttassák, s e tételt lehetőleg minden ország-részre áraszszák." (A későbbiek folyamán teljességében megvalósult Széchenyi koncepciója.)

Nem felejthető érdemeket szerzett. Ércbeöntött alakja ott áll mementóként három nagy alkotása — az Akadémia, a Lánchíd és a Várhegy alatti Alagút — közelségében, a Duna-parton.

Gergely József

Alapító munkásőrök köszöntése a MÁV Vezérigazgatóságon

A munkásőrség megalakulásának 25. évfordulója alkalmából február 1-én, a MÁV Vezérigazgatóság tanácstermében ünnepséget tartottak a vasutas alapító munkásőrök tiszteletére. Az ünnepségen megjelent *dr. Móró István,* a VI. kerületi pártbizottság első titkára, valamint a munkásőrség országos parancsnokságának és a Bokányi Dezső munkásőr-zászlóalj parancsnokság képviselője is.

Nagy Károlynak, a vasúti főosztály pártbizottsága titkárának megnyitója után *Szűcs Zoltán* vezérigazgató mondott beszédet. Méltatta többek között az alapító vasutas munkásőröket, akik a haza védelmében fogtak fegyvert 25 évvel ezelőtt. Azóta sokat fejlődött, erősödött a szervezet. Az ország háromezer vasutas munkásőre példásan helytáll a fegyveres testületben és a szolgálati helyeken egyaránt.

Szűcs Zoltán ezután — a munkáshatalom védelmében negyedszázadon át kifejtett tevékenységért — *117 munkásőrnek adta át az emléklapot és a pénzjutalmat.*

Szűcs Zoltán, a MÁV vezérigazgatója átadja az emlékplakettet Tóth Péternek

A KALAUZ ÉS VASÚTJAI

Békéscsabán, a vasutas művelődési ház otthonosságával, változatos, színvonalas rendezvényeivel, reprezentatív otthona a művelődésnek.

Egyik helyiségébe a 25 négyzetméteres terepasztalt felnőttek, gyerekek és nyugdíjasok állták körül. Megkérdeztem egy otthonosan mozgó asszonytól, meg tudná-e mondani, hogy ki készítette ezt a terepasztalt.

— *Az én férjem* — volt a válasz. Közben előkerült a férj, *Börcsök István,* akivel nyomban ki is alakult egy kis kerekasztal beszélgetés.

Börcsök István jegyvizsgáló a békéscsabai körzeti üzemfőnökségnél. A szomszédos Csorvás községben lakik és a *Magyar Vasútbarátok Országos Egyesülete* helyi körének a vezetője. A vasútmodellezést 1964-ben kezdte el.

Miközben lelkesedéssel beszélt munkaigényes hobbijáról, feltettem a kérdést: miért csinálja?

— *Annyira szeretem a vasutat, hogy még szabadidőmben sem tudok nélküle élni.* Magamnak vallom *Moldova György* mondásának első felét, megszállott vagyok. Tulajdonképpen otthon és itt a művelődési házban is ugyanazt csinálom kicsiben, mint amikor dolgozom. Most azt a tervet forgatom a fejemben, hogy terepasztalt készítek a békéscsabai oktatási központnak.

— A családja hogy fogadja el idő- és munkaigényes passzióját?

A feleség válaszolt:

— *Az egész család együtt él a vasúttal. Örülök férjem hobbijának. Otthon is van egy nagy terepasztal. Van házi telefonunk, amely a terepasztalt és a lakást köti össze. Ha a háztartási munka közben eszembe jut valami, telefonon hívom a férjem. De a fiúnk is szívesen segít az apjának.*

— Úgy tudjuk, hogy Börcsök Istvánról film is készült. — Igen — mondja *Rónyai Balázs* főpályamester. — Mi itt hárman amatőr filmesek vagyunk. Barátaimmal, a Zerczi fivérekkel, Istvánnal és Imrével készítettük el a filmet, amelynek a címe *„Kalauz és vasútjai"*. Filmünk dramaturgiai felépítése az élet valóságára épül. Egyszerű eszközökkel villanásnyi életképekkel mutatjuk be egy vasutas munkáját és kedvenc időtöltését.

— Miről szól a film? — Az alkotók egymást váltva beszéltek:

— Robogó vonat, tovatűnő és felbukkanó kis állomások, változatos Békés megyei táj adja a hangulatot. Aztán megjelenik egy kalauz, s látjuk, hogyan végzi munkáját. A képsor vált és ugyanaz a kalauz feltűnik a terepasztalnál.

— Hogyan fogadták a film bemutatását?

— A közönség véleményét még alig ismerjük, hiszen most vetítettük itthon másodszor a filmet, mondják a Zerczi fivérek. Szakmai körökben vannak, akik bírálnak bennünket egyszerű eszközeinkért és világos látásmódunkért, de nem zavartatjuk magunkat. Nagy sikerélmény kapcsolódik ehhez a filmhez, mert bemutathattuk a tallini amatőrfilmfesztiválon. Alkotásunkkal elnyertük a legjobb portréfilmért járó különdíjat.

Az amatőrfilmesek szolnoki vasutasok, akik a munkásélet hiteles ábrázolását tűzték ki célul maguknak. Sikert aratták a *„Pályamunkások"*, a *„Sarusok"*, és a *„Bejárók"* című filmjeikkel.

Sorolhatnánk vég nélkül a művelődési ház eseményeit, kezdve az eredményes felnőtt oktatástól, a könyvtár és letéti könyvtárainak élénk forgalmát említve, a sok elismerést kapott fúvószenekar hangversenyein keresztül a különféle irodalmi és társadalmi rendezvényekig.

Oktatás, tájékoztatás, információ. Ennek a három szónak a tartalmi egysége tükröződik a MÁV Békéscsabai Művelődési Ház munkájában.

(Fogas)

A TERVEZETTNEK MEGFELELŐEN

A Szolnoki MÁV-MTE atlétái 105,5 olimpiai pontot szereztek

A Szolnoki MÁV—MTE atlétikai szakosztálya tavaly is fő feladatának tekintette a szakmai és nevelési munka színvonalának emelését, az „A" kategóriás követelmények teljesítését, a személyi és tárgyi feltételek javítását. Az elért eredményekért ezúttal sem kell szégyenkezniük.

A szakosztály erejét mutatja, hogy az atléták, a válogatott *Szalai József* és *Paroczai András* sérülése ellenére is 105,5 olimpiai pontot szereztek. Ez megfelel a tervezettnek. A különböző nemzetközi versenyeken és válogatott viadalokon is a várakozásnak megfelelően szerepeltek.

Paróczai András új-zélandi — ausztráliai — versenykörútján hat rendezvényen maradt veretlen. Ezt követően a grenoble-i fedettpályás Európa-bajnokságon nyert újabb ezüstérmet. A nyári versenyidőszakban sajnos, *Szalai József, sérülései miatt, nem volt teljes értékű,* így a felnőtt válogatottban csak *Ecsekiné Juhász Erzsébet* és *Paróczai András* szerepelt valamennyi Európa Kupa és válogatott viadalon. Paróczai Oslóban 1:45,91 mp-re javította a 800 méteres országos csúcsot, és ismét teljesítette a nemzetközi szintű minősítést. Az utánpótlás válogatottban *Ladányi Zsigmond* súlylökésben, valamint az ifjúsági barátságversenyen *Márkus András* és a sportiskolás *Szekeres Judit* képviselte a Szolnoki MÁV-MTE-t és ért el szép sikereket.

A szakosztály nemzetközi sikereihez tartozik a Drezdában lebonyolított vasutas Európa-bajnokságon való szereplés is. A vasutas-válogatott tagjaként *Budavári Eva* gerelyhajításban, *Paróczai András* 4×400 méteres váltóban nyert Európa-bajnokságot. Ezenkívül *Paróczai* 400 méteres síkfutásban ezüstérmes, *Törőcsikné* magasugrásban negyedik, *Törőcsik József* pedig 110 méteres gátfutásban hatodik lett. *Ecsekiné Juhász Erzsébet* a felnőtt válogatottban azonos időben való szereplése miatt nem indulhatott a vasutas EB-n.

A hazai bajnokságokon való szereplés, mint az olimpiai pontok száma is mutatja, a várakozásnak megfelelő volt. Az országos bajnokságokon nyújtott teljesítményével kiemelkedett a felnőtt bajnokságon Ecsekiné Juhász Erzsébet két második és egy harmadik helyezésével, valamint a második és harmadik helyen végzett 4×100, illetve 4×400-as női váltó — *Kunné, Ecsekiné, Sándor E., Szekeres* — összeállításban.

Az utánpótlás-bajnokságon a tervezettnek megfelelő, szám szerint 33 olimpiai pontot gyűjtöttek a versenyzők. Az egyetlen országos bajnokságot *Szalai József* szerezte. *Vasas Imre* diszkoszvetésben ezüstérmes, a férfi 4×100-as váltó ugyancsak ezüstérmes lett. *Törőcsikné* pedig hétpróbában bronzérmet szerzett. Külön kell megemlíteni a serdülő korcsoportot adó Szolnok városi sportiskolásokat. Ők a sportiskola fennállása óta a legeredményesebb évet zárták.

A szolnoki atléták tavaly *1022,5 bajnoki és 105,5 olimpiai pontot gyűjtöttek.* Örvendetesen alakult a minősített versenyzők száma, annak ellenére, hogy a minősítési szinteket a Magyar Atlétikai Szövetség, a nemzetközi mezőnyhöz igazodva, tovább növelte. A szakosztályban foglalkoztatott versenyzők minősítése, az elmúlt évihez viszonyítva, mind a magasabb szinten, mind az összes minősítések tekintetében emelkedett.

Az eredmények eléréséhez a szakosztály jelentős segítséget kapott az egyesület vezetőitől és a felügyeleti szervektől. Támogatták a szakosztályt az üzemek és munkahelyek is, az ott dolgozó versenyzők edzéslehetőségeinek biztosításával.

Vincze János

TÉLI KUPA

Labdarúgótorna Szombathelyen

MÁV Téli Kupa elnevezéssel teremlabdarúgó tornát szervezett a szombathelyi vasútüzemi KISZ-bizottság. A vasi megyeszékhely *Joskár-Ola* lakótelepének általános iskolai tornacsarnokában két női és hét férfi vasutas csapat állt rajthoz január 16-án. szombaton délután.

A nők játékában az Utasellátó Vállalat 17-es számú szombathelyi üzemének leányai diadalmaskodtak a csomóponti KISZ-bizottság vegyes csapata előtt. A férfiak küzdelmét is az Utasellátó első csapata nyerte, megelőzve a járműjavító első csapatát, valamint a BFF Petőfi Sándor szocialista brigád tagjaiból álló együttest.

A kiírás értelmében a MÁV Téli Kupát a legjobban mozgósító együttes kapta. *Az Utasellátó fiataljai ennek megfeleltek, hiszen a két oklevéllel jutalmazott első helyezett csapatán kívül még egy férficsapatuk is játszott.* Ugyanakkor a legnépesebb szurkológárda is ezeket a csapatokat kísérte. Így megérdemelten egy évig őrzői lesznek a most indított MÁV Téli Kupának.

Sz. J. I.

HÍREK

Kitüntetés

A Szakszervezetek Országos Tanácsa *Varró Sándornét*, a járműjavító üzemek szakszervezeti bizottságának ügyvitelellátóját több évtizedes szakszervezeti tevékenységéért, nyugdíjba vonulása alkalmából a *Szakszervezeti Munkáért arany fokozatával* tüntette ki. A kitüntetést január 29-én *Szemők Béla*, a vasutas-szakszervezet titkára adta át.

— **Közművelődés.** A hatvani körzeti üzemfőnökség fiókkönyvtára az utóbbi hónapokban újabb kötetekkel gyarapodott. A rendszeres olvasók száma 380. A fiókkönyvtár tavaly huszonhat közművelődéssel kapcsolatos rendezvényt szervezett.

— **Irányvonat Moszkvába.** Január 16-án indult Záhonyból az az irányvonat, amelyen 52 Ikarus autóbuszt szállítottak Moszkvába, illetve a távoli Irkutszkba. A lvovi vasútigazgatóság a szovjet szakszervezetek XXIII. kongresszusa tiszteletére vállalta az irányvonat gyors továbbítását.

— **Kiállítás.** Január 25-én kiállítás nyílt a nagykanizsai vasutas Kodály Zoltán Művelődési Házban. Közel nyolcvan régi falvédőt mutatnak be a látogatóknak, amelyeket helyben gyűjtöttek. Az érdekes kiállítást február 7-ig tekinthették meg az érdeklődők.

— **Előadás.** A nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Házban a nyugdíjas klubtagok részére orvosegészségügyi előadássorozatot indítottak. Ennek keretében január 15-én a helyi kórház osztályvezető főorvosa tartott előadást a szembetegségekről.

— **Munkaverseny-felajánlás.** A záhonyi, az ágcsernyői és a csapi vasutasok a Szovjetunió megalakulásának közelgő 60. évfordulója alkalmából vállalták, hogy jobb munkaszervezéssel, fél órával csökkentik a vasúti kocsik és a mozdonyok állomási tartózkodási idejét.

Halálozások

Január 26-án, 47 éves korában, súlyos betegség következtében meghalt Kővári György, Ybl-díjas építész, a MÁV Tervező Intézet vezető tervezője. Vasutascsaládból származott. A középiskola elvégzése után a Műszaki Egyetem építészmérnöki karán szerzett oklevelet. Ezután a MÁVTI épülettervező irodájában helyezkedett el. Tehetsége korán kibontakozott és egyre nagyobb feladatokkal bízták meg. Több házi és országos tervpályázat győztese volt. 1961-ben nevezték ki csoportvezetőnek. Részt vett a Déli pályaudvar tervezésében is. Kiemelkedő munkásságáért 1964-ben Ybl-díjjal tüntették ki. Fáradhatatlan, nagy tudású alkotó volt. A hetvenes évek közepétől részt vett a metró csomópontjainak kidolgozásában. A MÁV Kórház rekonstrukciójának tervezésében rábízták a felelős tervezői feladatokat. Váratlan halálával egy eredményes életpálya tört ketté. Február 8-án a barátok és munkatársak kísérték nagy részvéttel utolsó útjára a Farkasréti temetőben.

★

December 31-én, életének 80. évében elhunyt Keszthelyi Béla főfelügyelő, Újszász állomás egykori főnöke. Hozzátartozói, munkatársai január 22-én a győri temetőben kísérték utolsó útjára.

— **Fogadónap.** A hatvani körzeti üzemfőnökség nyugdíjas csoportja keddi napokon 9-től 13 óráig fogadónapot tart Új-Hatvanban, a Csokonai út 2-es szám alatt. A panaszokra, kérdésekre a csoport vezetői, illetve főbizalmiak válaszolnak a nyugdíjasoknak.

— **Nyugdíjas búcsúztató.** A dombóvári üzemfőnökség vontatási üzemegységének szakszervezeti bizottsága a közelmúltban ünnepélyes külsőségek között búcsúztatott el 26 nyugdíjba vonult vasutast. Vándor Mihály vontatási főnök méltatta több évtizedes tevékenységüket, helytállásukat. Utána valamennyiüknek átadták a szakszervezeti bizottság ajándékát.

— **Véradás.** A GYSEV Vöröskereszt-szervezete január 6-án önkéntes véradónapot szervezett, amelyen 155-en összesen 60 liter vért adtak térítésmentesen.

Eredményes évet zárt Rákosrendezőn az állomás MHSZ honvédelmi klubja

Megtartotta évi közgyűlését az MHSZ Rákosrendezőn működő MÁV honvédelmi klubja. A közgyűlésnek a Tatai úti új munkásszállás adott otthont. A megjelent tagokat és vendégeket a klub elnöke, *Molnár Béla*, a körzeti üzemfőnökség vezetője köszöntötte, majd *Mészáros Mihály* tartotta meg a klubtanács beszámolóját.

A beszámolóból kitűnt, hogy a múlt évben *eredményesen hajtották végre a megszabott kiképzési és sportfeladatokat.* A 20 órás tájékoztató oktatásban, melyet *Végh Gyula* oktatótiszt vezetett, 43 tartalékos vett részt. A Honvédelmi Kupa Lövészverseny hat fordulóját a kiemelt ünnepek jegyében tartották meg. Ezen közel 300-an vettek részt. Jó eredmények születtek a tartalékosok éles lövészetén is, s több esetben foglaltak lőállást a különböző kispuskás lövészversenyeken, melyeket egyes MÁV-klubok rendeztek.

Szép eredményeiről számolt be a titkár a *szocialista brigádok* között végzett munkával kapcsolatban is! E tevékenységüket szorosan együttműködve végzik a szakszervezettel. *Az állomáson öt olyan szocialista brigád dolgozik, mely az MHSZ nevét viseli.* A honvédelmi tevékenységben két MHSZ-brigád, az *Április 4.* és a *Petőfi Sándor* szocialista brigád tűnt ki. Az MHSZ-klub jó szervező munkáját mutatja, hogy a 86 tagból 67 szocialista brigádban dolgozik. A klub tervezi azt, hogy 1982-ben erőteljes tagtoborzást hajt végre, hiszen az üzemfőnökség területén közel 3000 dolgozó tevékenykedik.

A közgyűlés elfogadta az 1982. évi munkatervet, valamint a klub költségvetését, végezetül a klub-titkár javaslatára tudomásul vette a változásokat a szakosztályvezetők személyében. A tartalékos szakosztály vezetője *Lipták József* t. hadnagy lett, a lövész- és tömegsport-szakosztály vezetői funkciót *Serfőző József* t. őrmester tölti be.

Így is lehet, úgy is lehet...

Nógrádkövesd három iparvágányának elhanyagolt állapota nehezíti, illetve veszélyezteti az ott rendszeresen tolató vasutasok munkáját és egészségét. A vágányok között és a sínek mentén összegyűlt vízbe, sárba, latyakba kénytelenek belegázolni az emberek, ezért *többször kértek gumicsizmát a szolgálatellátáshoz. A MÁV azonban nem reagált...*

Nem így a helyi *kőbányaüzem* vezetősége. A kedvezőtlenre fordult őszi időjárás beköszöntével *ellátta gumicsizmával az ott dolgozó MÁV-alkalmazottakat.*

Szűcs Ferenc

Nyugdíjba vonulók figyelmébe

Milyen lehetőségek vannak a CSÉB tagsági díj átutalására?

Idős asszony lépett a biztosító helyi kirendeltségének irodájába. Elővette CSÉB-könyvét és begipszelt, törött karjára mutatva közölte, szeretné felvenni azt az összeget, ami ezen a címen jár neki. *Nem sokára tudatták vele, hogy nem tarthat igényt semmiféle szolgáltatásra, hiszen biztosítása 3 évvel ezelőtt — a tagdíj nem fizetése miatt — megszűnt.* Amikor nyugdíjba vonult abban a hiszemben, hogy a díjakat továbbra is automatikusan vonják, nem is gondolt biztosítására, csak most, amikor a baj bekövetkezett.

Jó tehát, ha a nyugdíjba vonulók tudják, hogy a CSÉB-díjakat a munkabérből vonják le. A nyugdíjas már a Nyugdíjfolyósító Igazgatóságtól kapja a jövedelmet és külön megbízás nélkül — erről szoktak megfeledkezni — ebből az összegből nem vonhatnak le.

Ha a nyugdíjas továbbra is fenn kívánja tartani CSÉB-biztosítását — ennek hasznosságáról, különösen nem kell itt szólni, hiszen tudjuk, hogy az évek előrehaladtával a bajok, betegségek bizony egyre sűrűsödnek — többféle díjfizetési mód között is választhatnak. Ismert a csekken történő befizetés, azonban több hátránya van, például, hogy a nyugdíjas elfelejti az esedékes összeget postára adni, elveszti a csekket stb. Kényelmesebb és a legjobb megoldás, *ha a nyugdíjas a Nyugdíjfolyósító Igazgatóságnak, vagy amennyiben az OTP-nél átutalási betétszámlája van, ennek az intézménynek megbízást ad a CSÉB tagsági díj folyamatos levonására és átutalására.*

A MÁV Értesítőből

A MÁV Értesítőből a szakszervezeti bizottságok és olvasóink figyelmébe ajánljuk a következőket:

Az 1981. évi 52. számból: 113 612 1981. Az ötnapos munkahétre való áttérés a vasútnál.

Az 1982. évi 1. számból: 10 000 1982. A Magyar Államvasutak Törzsgárda Szabályzata.

113 461 1981. Pályázati hirdetmény a békéscsabai, a bodrogolaszi, a kaposvári, a kőszegi, a répceszentgyörgyi és a szegedi MÁV nevelőotthonba történő gyermekfelvételre az 1982—83-as tanévre.

3. számból: 74/1981. (XII. 29.) MT a szabadságra vonatkozó rendelkezések módosításáról.

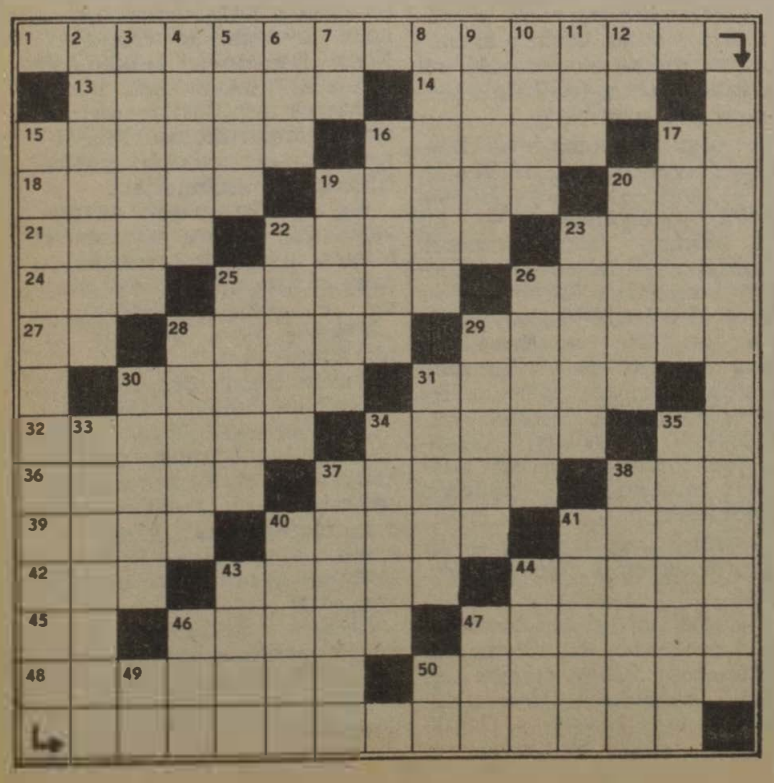
Zászlók

Dombóváron a vontatási telep bejárati őrházánál felirat hirdeti, hogy élüzem címmel kitüntetett szolgálati hely területére ért a látogató. Sajnos, a további látvány egyáltalán nem ad okot a büszkélkedésre: az élüzem-jelvény fölötti két zászló állapota ugyanis rendkívül megviselt. Csak sejteni lehet, hogy az egyik valamikor piros-fehér-zöld, a másik pedig vörös volt. A szelek, viharok is rongyossá, szakadozottá tépázták mindkét ereklyét.

A zászló becsületével nem egyeztethető össze ez a hanyagság.

G. I.

KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes: 1. A kocsifordulóidő csökkentését segíti. 13. Emelvény, dobogó. 14. ...inál, összehangol. 15. India egyik állama. 16. Hajfürt, tincs (francia). 17. Állóvíz. 18. Egy észak-afrikai város lakója. 19. Nem stabil. 20. Albán pénz. 21. Tengeri ragadozó. 22. Ilyen a könyvvizsgáló. 23. Francia felség. 24. Masli vége. 25. Eszeveszetten, indulatosan. 26. Tatáros. 27. Izzó szélek. 28. Primitív népek törzsi jelvénye. 29. Művészeti irányzat és stílus. 30. Latin fájdalom. 31. A francia forradalom egyik vezére. 32. Mesterember. 34. Végtelen zongora. 35. Az argon vegyjele. 36. Északmagyarországi tájszólás. 37. Sértő. 38. Herélt kos. 39. Hegység a Szovjetunióban. 40. A csontozatunk része. 41. Szovjet város. 42. Kis keverék! 43. Észt kikötőváros. 44. Eteti vala. 45. Azonos betűk. 46. ...Rrantisek Xavar, cseh író és kritikus. 47. A dohányos. 48. Egyetemi kórház. 50. Két szó: az Árpád-ház ősanyja, és tiltószó.

Függőleges: 2. Műtétet végző. 3. Veszprém megyei helység lakója. 4. Törökországi város. 5. Tilinkó része. 6. F. U. A. 7. Kimondott betű. 8. Vissza: lemenő nap. 9. Nemcsak elegendő. 10. Vám, németül. 11. Felriad a közepén. 12. Juttat. **15. A vagonok jobb kihasználását segíti.** 16. Szavazat, vélemény (latin). 17. Kaukázusi folyó. 19. Női fűző. 20. Ez a város Budapest egyik kerülete. 22. Megénekelt villamos. 23. ...Matilde (1856—1927), olasz regényíró. 25. Kárpátaljai község. 26. Zenei műszó, leglassúbb tempóban. 28. Bosszul. 29. ...msúly, harmatsúly az ökölvívásban. 30. Az egyik láma. 31. Legenda. 33. Ilyen óra is van. 34. Felirat a boltajtón. 35. A szem recehártyája. 37. Ária néhány operában. 38. Barlangos. 40. N-nel a végén európai félsziget. 41. Vissza: Munkácsy inasa. 43. Gyermeteg, hiszékeny. 44. Ételízesítő. 46. Kevert szín. 47. A. M. Z. 49. Igevégződés. 50. Kimondott betű.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 15.

Beküldési határidő: 1982. február 26.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Új hétvégi menetrendszerkezet. Egységrakományok képzése.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 1982. évi 1. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Vitaszek Györgyné, Szombathely, Utasellátó V. 17. üzem; Kiss Gábor, Gyál, Szt. István u. 3.; Gombos Pál, Nyíregyháza, Kossuth u. 70.; Gyenge Erzsébet, Budapest, Majakovszkij u. 43. 1072; Éder Ferenc, Tapolca, Május 1. u. 9. sz.

Előadások, filmvetítések

A KÖZLEKEDÉSI MÚZEUMBAN

A *Közlekedési Múzeumban* havonta több alkalommal rendeznek közlekedéssel kapcsolatos TIT-előadásokat és filmvetítéseket. A februári programból az alábbiakat ajánljuk a vasutasok figyelmébe:

21-én, 11 órakor: Közlekedési érdekességek Japánban. Előadó *dr. Jasinszky István* múzeológus. 28-án, 11 órakor: Európa közlekedési múzeumai. Vetített színes diaképekkel és kísérőfilmmel. Előadó *Gáspár János* múzeológus.

Hétközi filmvetítések a Közlekedési Múzeumban minden csütörtökön 11—11,50 óráig. A műsoron közlekedési ismeretterjesztő rövidfilmek. Az egyéb műsorokból részletes tájékoztatást nyújt a múzeum közművelődési csoportja. Telefon: 420-565.

LAKÁSCSERE

Elcserélném zuglói, zöldövezeti, 32 négyzetméteres, olcsó bérű, modern, összkomfortos tanácsi lakásomat 60 négyzetméter körüli, hasonló nívójú, összkomfortos MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet: Kiss Csaba, 842-584 telefonszámon 19 órától és napközben a 49-46 telefonon.

Elcserélném debreceni, központi fekvésű, MÁV nagyállomás melletti, III. emeleti tanácsi két szoba összkomfortos, gázfűtéses, hideg-meleg vizes, nagy erkélyes lakásomat budapesti hasonlóra. Érdeklődni: Debrecen, Erzsébet u. 4. sz. Telefonon 18 órától a 25-245, vagy Budapesten 18 órától 472-842.

Elcserélném budapesti két és fél szobás — a félszoba külön bejáratú —, étkezős, loggiás MÁV-bérlakásomat kisebb komfortos, különálló, kertes lakásra MÁV-dolgozóval. Kovács István, Budapest XV., Lenin u. 16 b. fszt. 2. 1155.

Elcserélném szombathelyi belvárosi háromszobás összkomfortos, felújított, kitűnő állapotban levő MÁV-bérlakásomat budapesti hasonlóra, esetleg kisebbre. Érdeklődni lehet telefonon: 401-396, Horváth Csaba (munkaidő alatt).

Elcserélném budapesti háromszobás komfortos, 100 négyzetméteres, telefonos MÁV-bérlakásomat kétszobás komfortos vagy egyszobás, két félszobás komfortos bérlakásra. Érdeklődni lehet: Kiss István, telefon: 152-288, délután 6—8 között.

Elcserélném szolnoki egy, plusz két félszobás összkomfortos MÁV-bérlakásomat budapesti MÁV- vagy tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. Hármas csere is érdekel. Váry Ottó, Szolnok, Mátyás kir. u. 2. 5000. Telefon: 01/17-62 vagy 343-935.

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 — 11 859 82—517. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVI. ÉVFOLYAM, 4. SZÁM — ÁRA: 1,30 FORINT — 1982. FEBRUÁR 22.

A TARTALOMBÓL:

Jogsegélyszolgálat a dolgozókért (2. oldal)

Felelősséggel, hivatástudattal (3. oldal)

Az idén 6,5 milliárd jut beruházásokra (4. oldal)

Világjáró óriás ládák (5. oldal)

A tettek emberei (7. oldal)

Januárban közbeszólt az időjárás

A vártnál gyengébben alakult a vasút áruszállítási teljesítménye

A hideg téli időjárás januárban kedvezőtlenül hatott a vasúti áruszállítási teljesítmények alakulására. A vállalatok ugyanis — a többletrakodási költségek elkerülése érdekében — a fagyás veszélyének kitett áruk szállítását erősen mérsékelték, s csak annyit szállítottak, amennyire a termelés és ellátás folyamatos biztosításához nélkülözhetetlenül szükségük volt.

Ez jelentősen közrejátszott abban, hogy a vasút

januárban csak 8 millió 870 ezer tonna árut szállított.

Ezzel a bázishoz és tervhez viszonyítva csupán 91,2, illetve 88,2 százalékos teljesítést ért el. A lemaradás abszolút értéke — amit az elkövetkezendő hónapokban kell pótolni — 860 ezer, illetve egymillió 183 ezer tonnát tesz ki.

A kocsiigényes szállítás volumene

a bázisbelinél 11,1, a tervben előírtnál pedig 10,3 százalékkal volt kevesebb.

A bázisszintet csak a tüzifaküldemények mennyiségénél érte el a vasút, míg szénből 6,9, kőből 18,5, kavicsból és homokból 28,7, téglából és cserépből 15,9 százalékkal, mészből 6.7, cementből 45,2 cementgyártmányokból 29,1 földből és salakból 17,3, műtrágyából 7,4 és cukorrépából 21,4 százalékkal kevesebbet szállított, mint egy évvel korábban.

A vasúton fuvarozott élőállat-küldemények — megrakott teherkocsiban kifejezett — mennyisége 39,8, ezen belül a belföldi forgalomban 38,9, az export relációban pedig 39,9 százalékkal csökkent, 1981. januárjához képest.

A könnyen romló áruk mennyisége a belföldi szállításnál ugyan 18,4 százalékkal nőtt, összességében és az export forgalomban viszont 56,8 és 70,2 százalékkal csökkent.

A záhonyi átrakó térség belépő áruforgalma

az érkezett rakott teherkocsikat tekintve 13,7, az ezekben szállított árusúlyt figyelembe véve pedig 10,8 százalékkal volt kevesebb, mint egy évvel ezelőtt.

A ki- és átrakás üteme meghaladta a belépés ütemét. Ezt tükrözi, hogy a kiürített szélesnyomtávú kocsik mennyisége csak 8,6, a normálnyomtávú teherkocsikba berakott árusúly pedig 6,6 százalékkal maradt alatta a bázisszintnek. A ki-, illetve átrakás kedvező ütemét szemlélteti az is, hogy a kirakatlan széles nyomtávú teherkocsimaradvány napi át-

(Folytatás az 5. oldalon)

A KPM tervpályázata alapján

A pályaművek segítségével elkészíthető a könnyen átalakítható biztosítóberendezés

A vasúti szállítási folyamat egyik legfontosabb eleme *a személy- és áruszállítás biztonsága.* A műszaki fejlesztés és korszerű technológia eredményeként ezt — többek között — az állomási biztosítóberendezések teszik lehetővé a leghatékonyabban. A korszerű állomási biztosítóberendezések már eleve kizárják azoknak a baleseti, illetve veszélyhelyzeteknek a létrejöttét, amelyeket az emberi feledékenység, tévedés idézhet elő.

A modern biztosítóberendezéseket minden egyes állomásra külön-külön egyedileg kell megtervezni, legyártani és felszerelni, s mindaddig el tudják látni feladatukat, ameddig egy váltót át nem építenek, vagy egy jelzőt át nem helyeznek.

Az állomásokat és a csatlakozó vonalakat azonban időszakonként át kell építeni, mert ez részben a rendszeres felújítás, korszerűsítés, részben a megváltozott szállítási igények elkerülhetetlenül szükségessé teszik. Ezért az állomási biztosítóberendezéseket — ilyenkor —, üzemen kívül kell helyezni, ki kell kapcsolni és a megváltozott helyzetnek megfelelően át kell alakítani. A forgalom, az üzem azonban az átépítés ideje alatt is fennmarad, zavarását a minimálisra célszerű korlátozni. De meg kell oldani minden körülmények között, hogy ez alatt se csökkenjen a biztonság. *Ezért kell hosszabb-rövidebb időtartamra ideiglenes biztosítóberendezést tervezni és üzembe állítani.* Természetesen ezeket az ideiglenes biztosítóberendezéseket is egyedileg, az adott vágányhelyzetnek megfelelő módon kellett elkészíteni. Legalábbis eddig, mert a beruházási források

Urbán Sándor vezérigazgató-helyettes átadja a pályadíjakat
(Laczkó Ildikó felvétele)

korlátozása ezen a téren is azt követeli a vasúttól, hogy a leggazdaságosabb megoldásokat keresse.

A költségek csökkentésének egyik járható útja a drága, ideiglenes berendezések ismételt felhasználása. Ezért a vasútnak olyan ideiglenes biztosítóberedezés típusára van szüksége, amely könnyen átalakítható és ezért bárhol ismételten felhasználható. Egy ilyen berendezés megalkotására, rendszerének elvi megoldására *írt ki tervpályázatot a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium.*

A tervpályázatbíráló-bizottság — különböző szakterületek elismert szakértői —, több hetes gondos vizsgálat és értékelés alapján a pályázatot eredményesnek minősítették, hiszen a benyújtott pályaművek értékes gondolatokkal, ötletekkel segítették elő a megoldást. *A díjazott és megvásárolt pályaművek alapján most már nincs akadálya a lényegesen gazdaságosabb, ismételten felhasználható biztosítóberendezés típusának megtervezésére, legyártására és üzemszerű alkalmazására.*

A bíráló bizottság azonban nem kizárólag az újszerűséget, a gyors átalakíthatóságot, az ismételt felhasználás lehetőségét értékelte, hanem azt is, hogy a berendezés könnyű kezelhetősége segítse a vasútüzem felelősségteljes munkáját, hiszen minden építkezés, szerelés az üzem folyamatos fenntartását óhatatlanul zavarja. Emellett csak azokat a megoldásokat fogadta el a zsüri, amelyek import anyagok nélkül, reális költséggel megvalósíthatók.

A bíráló bizottság döntését január 29-én nyilvánosan hirdette ki *Urbán Sándor* vezérigazgató-helyettes, a bizottság elnöke. A legjobb pályamű szerzőinek a MÁV Tervező Intézet dolgozóiból alakult munkacsoport bizonyult. Tagjai: *Máté Sándor, Novotny Lászlóné* és *Eskütt Gábor* voltak. 60 000 forint pályázati díjat érdemeltek ki.

A tervpályázat egyedülálló-an újszerű volt, hiszen a vasút jellegzetes üzemi-műszaki területén kellett olyan problémát megoldani, amelynek révén milliókat lehet megtakarítani. Sok ilyen kezdeményezésre volna szükség.

Ötvenkét Ikarusszal

Irányvonat Záhonyból Moszkvába

ÚJABB VÁLLALÁSOKKAL BŐVÜL A MAGYAR, A SZOVJET ÉS A CSEHSZLOVÁK VASUTASOK HATÁRFORGALMI VERSENYE

Közel húszéves múltra tekint vissza a magyar és a szovjet vasutasok munkaverseny-mozgalma. Ebben az évben újabb felajánlásokkal bővítették a versenyt. Február végén tartja XXIII. kongresszusát a szovjet vasutasok szakszervezete, s az év végén emlékeznek meg a Szovjetunió kikiáltásának 60. évfordulójáról. E két esemény jegyében születtek az újabb internacionalista felajánlások, amelyben a záhonyi üzemigazgatóság mellett részt vesznek a csehszlovák vasutasok kassai körzetének, s természetesen a Szovjetunió Munka Vörös Zászló Érdemrendjével kitüntetett lvovi vasútigazgatóság ungvári aligazgatóságának vasutasai is.

A közelmúltban értékelték a múlt évi munkaverseny-szerződésben vállaltak teljesítését. Eszerint például mintegy 6 százalékkal javult az importáruk fogadása mind Magyarországról, mind Csehszlovákiából. A magyar vasutasok tíz százalékkal csökkentették a széles nyomtávú kocsik tartózkodási idejét, miközben tengelyátszereléssel és az átrakókörzetben való berakással *már a Szovjetunióba irányuló áruk mintegy harmada átrakás nélkül jut el rendeltetési helyére.* Az ágcsernyői vasutasok pedig, 28 százalékkal csökkentették a szovjet kocsik tartózkodási idejét.

A szovjet vasutas-szakszervezet kongresszusát elsőként

(Folytatás az 5. oldalon)

Múltat idéző pillanatok

Mint arról lapunk február 8-i számában is beszámoltunk olvasóinknak, január 20-án Ferencvárosban átadták az új villamosmozdony-javító csarnokot. Ezt megelőzően a szabad ég alatt — a személypályaudvar XVIII. számú vágányain kialakított vizsgálóbázison végezték a javításokat. Mint képeink is bizonyítják, a V43-asok műszaki vizsgálata nagy megterhelést rótt a vasutasokra. Ezek a pillanatképek tehát a múltat idézik. Az új javítócsarnokban már lényegesen jobbak a munkakörülmények
(Óvári Árpád felvételei)

Január közepére

A Dél-Alföldön véget ért a cukorrépa feldolgozása

A szegedi igazgatóság dolgozóinak az őszi csúcsforgalom idején legnagyobb feladatot a Dél-Alföldön termelt cukorrépa gyárakba fuvarozása jelentette. A feladatra már jó előre felkészültek: a cukorgyárak vezetőivel még a gyártás kezdése előtt egyeztették a tennivalókat, a fuvarozandó répamennyiséget, a továbbítandó vonatokat, és a feldolgozás után kikerülő termékek szállítását. Ennek a körültekintő és jó előkészítő munkának köszönhető, hogy a répakampány zavartalan volt.

A korszerű rakodógépekkel felszerelt állomásokról szeptember elejétől egymás után indultak a répával megrakott vonatok *a sarkadi, a mezőhegyesi, a szolnoki, a hatvani, a szerencsi, a kabai, valamint novemberben az ercsi és a kaposvári gyárakba.* Ez év január 15-ig, a kampány végéig, 26 541 kocsiban 1 millió 120 ezer tonna répát fuvaroztak el, mintegy 260 ezer tonnával többet, mint egy évvel korábban. *Ilyen nagyarányú répaszállításra még nem volt példa az ország déli részében.* Legtöbb répát, 301 ezer tonnát, Baja, Solt, Állampuszta térségéből küldtek Hatvanba, 263 ezer tonnát pedig Szolnokra. Az igazgatóság területén lévő gyárak közül Sarkadra 288 ezer, míg Mezőhegyesre 165 ezer tonna répát továbbítottak. Az elfuvarozott mennyiség 80-85 százalékát forda- és irányvonatokkal vitték.

A répa gyárakba fuvarozása mellett gondoskodtak a feldolgozás után kikerülő cukor, répaszelet, melasz továbbításáról is. Csupán cukorból Mezőhegyesről január közepéig 31 ezer tonnát, míg Sarkadról 25 ezer tonnát szállítottak el a raktárakba, illetve a kereskedelmi vállalatokhoz.

A gyárak tájékoztatása szerint a kampány sikeres volt. A vasút hibájából sehol sem volt fennakadás.

(Gellért)

HAT ÉVE MÁR

Jogsegélyszolgálat a dolgozókért

A vasutas-szakszervezet elnöksége a január 14-én tartott központi vezetőségi ülés elé terjesztette a szakszervezeti jogsegélyszolgálat eddigi működésével kapcsolatos jelentést, amelyet a testület egyhangúlag elfogadott. Az alábbiakban közöljük a jogsegélyszolgálattal kapcsolatos legfontosabb megállapításokat, tapasztalatokat.

Szakszervezetünk elnöksége a felsőbb szintű határozatok alapján 1975. január 1-én a budapesti igazgatóságnál és az Utasellátó Vállalatnál, majd 1976. július 1-én további öt vasútigazgatóságnál és a Győr-Sopron Ebenfurti Vasútnál rendelte el a jogsegélyszolgálat megszervezését 1977. január 1-től működik a központi MÁV-szervek jogsegélyszolgálata. Tevékenysége a Vezérigazgatóság, a közvetlenül alárendelt igazgatóságok, hivatalok, főnökségek, egészségügyi intézmények, továbbá a budapesti székhelyű járműjavító üzemek és építési főnökségek dolgozóira terjed ki. A MÁV szervezetében bekövetkezett változás tette szükségessé a záhonyi üzemigazgatóság önálló jogsegélyszolgálatának létrehozását 1981-ben.

Megszilárdult a törvényesség

A szakszervezetünkhöz tartozó három vállalatnál jelenleg tíz jogsegélyszolgálat működik, ebből nyolc a MÁV-nál. *A tíz jogsegélyszolgálat az aktív dolgozók és mintegy 100 ezer nyugdíjas ellátását biztosítja. A jogsegélyszolgálathoz fordulók mintegy kétharmada munkás.*

A MÁV-nál szervezett nyolc jogsegélyszolgálat a középirányító hatáskörrel rendelkező területi szakszervezeti bizottságok, az Utasellátó Vállalat és a GYSEV jogsegélyszolgálata pedig a vállalati szakszervezeti bizottság keretében működik. Ezek a szakszervezeti bizottságok gyakorolják a munkáltatói jogkört, a szakszervezeti bizottságok titkárai pedig a képviselet engedélyezésével kapcsolatos hatáskört.

Minden jogsegélyszolgálat mellett 4—10 tagú társadalmi bizottság működik. Ez a társadalmi aktívahálózat nagy segítséget nyújt az egyébként kis létszámmal működő jogsegélyszolgálatok feladatainak eredményes ellátásához.

A jogsegélyszolgálatok működésének fő területe a munkaviszonnyal, munkajoggal kapcsolatos ügyekben, jogvitákban való közreműködés. Ez az összes ügyek 40 százalékát teszi ki. *A jogsegélyszolgálatok tevékenységének nagy szerepe volt abban, hogy javult a vállalatoknál a munkaügyi, fegyelmi, kártérítési, társadalombiztosítási ügyintézés színvonala, megszilárdult a törvényesség.*

A budapesti vasútigazgatóság területén majdnem ötszáz, a miskolci igazgatóság területén százhetven dolgozó képviseletében lépett fel a jogsegélyszolgálat, a heti pihenőnapon végzett munka díjazásának helytelen elszámolása miatt. Azóta már az erre vonatkozó szabályt is módosították. Javult az elszámolás színvonala, a dolgozók pedig három évre visszamenőleg megkapták elmaradt díjazásukat.

Több kezdeményezés jogszabály-módosításra

A jogsegélyszolgálat működésének egyik leghatékonyabb területévé vált az üzemi balesettel kapcsolatos munkáltatói anyagi felelősség érvényesítése. Gyakorlat lett például, hogyha a munkáltató ilyen igényt elutasít, akkor az erről szóló értesítést nemcsak a dolgozónak, hanem egyidejűleg az illetékes jogsegélyszolgálatnak is megküldi, amelynek így módjában van az elutasítás megalapozottságát vizsgálni.

A jogsegélyszolgálat tevékenységének hatására csökkent a munkáltatóhoz, a munkaügyi döntőbizottságokhoz, a Közlekedési és Postaügyi Minisztériumhoz, valamint egyéb állami szervekhez benyújtott panaszok száma. Erről számolt be nemrég a KPM Igazgatási és Jogi Főosztálya is a panaszügyekkel kapcsolatos tapasztalatokat tárgyaló miniszteri értekezletre készített előterjesztésében, kiemelve, hogy ebben nagy szerepe volt a jogsegélyszolgálatok színvonalas tevékenységének.

Országos szinten is több kezdeményező lépést tett a jogsegélyszolgálat eddigi fennállása során. *Ezek a kezdeményezések később jogszabály formájában, vagy a Legfelsőbb Bíróság elvi állásfoglalásaként érvényesültek.*

Jogsegélyszolgálatunk kezdeményezése alapján született például *a Legfelsőbb Bíróság Munkaügyi Kollégiumának 122. számú elvi állásfoglalása*, amely a fiatalkorúak pótszabadságára vonatkozó jogszabály helyes értelmezéséhez ad a jogalkalmazók számára útmutató eligazítást. A MÁV-nál e kérdésben korábban a dolgozókra nézve hátrányosabb gyakorlat érvényesült.

Ugyancsak a Legfelsőbb Bíróság Munkaügyi Kollégiuma tűzte napirendre a készenléti szolgálatból munkára igénybevett dolgozók utazással töltött idejének díjazásával kapcsolatos kérdést. A felvetést megalapozottnak találta, s jogszabályi rendelkezés szükségességére hívta fel az illetékes állami szervek figyelmét.

A munkaügyi ügyintézésben tapasztalható általános javulás ellenére továbbra is sok a mukaügyi panasszal a jogsegélyszolgálathoz fordulók száma. A MÁV-nál (főleg a kisebb külszolgálati helyek gazdasági vezetői) *még mindig nem ismerik kellően a munkaviszonnyal kapcsolatos alapvető jogszabályokat.*

Hatékonyabb ügyintézés, kevesebb utánjárás...

A munkaügyi viták elintézésében a jogsegélyszolgálat módszerei a kezdeti időszakhoz viszonyítva sokat fejlődtek. Az első években gyakrabban előfordult, hogy a döntőbizottsági, illetve bírósági út igénybevétele előtt *nem kísérelték meg a jogvita peren kívüli elintézését.* Az utóbbi években azonban csak elvétve történt ilyen eset, többnyire amikor a megegyezés eleve kilátástalannak mutatkozott. Munkaügyi kérdésekben a dolgozók képviseletében indított jogviták döntő többsége kedvezően zárult.

Gyakran fordulnak azonban a dolgozók megalapozatlan igényekkel, vélt sérelmekkel a jogsegélyszolgálathoz. Ilyen esetben is rendkívül *körültekintően, nagy türelemmel kell megértetni a dolgozókkal, hogy miért nincs lehetőség igényének érvényesítésére.*

Jogsegélyszolgálataink jó munkakapcsolatot alakítottak ki a MÁV Nyugdíj Hivatallal, ezért az ilyen jellegű panaszok rendezésében sikerrel tudnak köreműködni, és segítséget nyújtani.

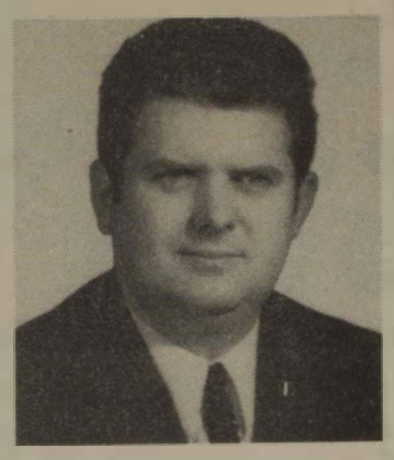
Gyakori a családjogi problémákkal segítséget kérők száma is. Gyermektartással, gyermekelhelyezéssel kapcsolatos jogvitákban jogsegélyszolgálataink a bíróság előtti képviseletet is elvállalják. Bontóperekben, vagy vagyonközösség megszüntetésére irányuló perekben azonban a SZOT irányelvének megfelelően *inkább csak tanácsadásra, esetleg beadvány szerkesztésére korlátozódik ez a segítségnyújtás,* képviseletet csak kivételesen —, ha ezt a dolgozó szociális helyzete indokolja — látnak el.

Államigazgatási ügyekben szintén viszonylag sokan kérik a jogsegélyszolgálat közreműködését. Ezekben az ügyekben tudja a jogsegélyszolgálat leginkább mentesíteni a dolgozókat a hosszadalmas utánjárásoktól. Leggyakrabban lakás, adó, építési engedélyezés, birtokvédelmi ügyekben jár el a jogsegélyszolgálat.

A felsorolt példák is jól tükrözik, hogy milyen sokoldalú felkészültséggel kell rendelkezniök a jogsegélyszolgálat munkatársainak és milyen nagy felelősséggel jár ezekben az ügyekben a tanácsadás, vagy egyéb közreműködés. Jogsegélyszolgálataink munkatársai alapvetően megfeleltek ezeknek a sokrétű szakmai követelményeknek.

Az egyének részére nyújtott jogi segítségen kívül fontos feladata a jogsegélyszolgálatnak, hogy egyéb módon is mélyítse a dolgozók ismereteit, tájékoztassa őket jogaikról, kötelezettségeikről, nevelje őket a törvények tiszteletben tartására.

MEGHALT IMRE IMRE



Február 12-én, életének 44. évében váratlanul elhunyt Imre Imre, a vasutasszakszervezet közgazdasági és szociálpolitikai osztályának helyettes vezetője. Feladatának teljesítése közben, vidéki kiküldetésekor érte a halál.

Imre Imre 1954-ben lépett a MÁV szolgálatába. Pályafutását antennaszerelőként kezdte. 1955-ben kapcsolódott be a szakszervezeti mozgalomba. A KISZ-szervezet egyik alapító tagja volt. Szakmai és politikai felkészültségét következetes tanulással alapozta meg. A Puskás Tivadar, Távközlési Technikum elvégzése után 1962-ben lett a MÁV Tisztképző Intézet hallgatója. Utána a MÁV Távközlő és Fenntartási Főnökség műszaki tisztjeként folytatta munkáját. Életét aktív közéleti és politikai tevékenység jellemezte. 1971-ben került a vasutasszakszervezethez politikai munkatársnak. 1979-ben végezte el az MSZMP Politikai Főiskoláját. Ezt követően nevezték ki a közgazdasági és szociálpolitikai osztály helyettes vezetőjének.

Munkatársai tapasztalt, megfontolt vezetőként tisztelték. Eredményes munkásságát több kitüntetéssel, köztük a Szakszervezeti Munkáért ezüst fokozattal is elismerték. A vasutas-szakszervezet saját halottjának tekinti. Temetése február 24-én 15 órakor lesz a Rákoskeresztúri új köztemetőben.

Szobrok a művelődési házban

A Vasutasok Szakszervezete és a Hazafias Népfront XV. kerületi Bizottsága a Landler Művelődési Házban rendezte meg Kirchmayer Károly szobrászművésznek — szakszervezetünk központi képzőművészeti köre vezetőjének — a kiállítását, amelyet február 1-én Gulyás János vezérigazgató-helyettes nyitott meg. A bemutatott plasztikáit, szobrait sok érdeklődő tekintette meg. (Képünkön a kiállítás egy részlete látható.)

A budai önkéntesekre emlékeztek

Koszorúzási ünnepség a Déli pályaudvaron

Budapest felszabadulásának 37. évfordulója alkalmából kegyelettel emlékeztek a Budai Önkéntes Ezred katonáira, akik fegyvert ragadtak, hogy a szovjet hadsereg oldalán vegyenek részt hazánk felszabadításában. A Hazafias Népfront I. kerületi bizottsága és a Budai Önkéntes Ezred bajtársainak emlékbizottsága február 12-én koszorúzási ünnepséget rendezett a Vérmezőn levő emlékműnél és a Déli pályaudvarnál levő emléktáblánál is, amely arra emlékeztet, hogy a Budai Önkéntes Ezred harcosai 1945. február 5—9-e között a pályaudvarért vívott harcban estek át a tűzkeresztségen.

Az önkéntes ezred harca szerves része volt a hazai antifasiszta-mozgalomnak. Harcaikkal bekapcsolódtak a fasiszta Németország elleni felszabadító háborúba, s sokan közülük életüket áldozták.

Az emléktáblánál a Hazafias Népfront I. kerületi bizottságának, a Budai Önkéntes Ezred emlékbizottságának, a Déli pályaudvar mozgalmi szerveinek és dolgozóinak, valamint az MHSZ I. kerületi szervezetének képviselői helyezték el koszorúikat.

Szereti hivatását

Az igazgatóság könyvtárosa

A szombathelyi igazgatóság könyvtárában beszélgetünk *dr. Tringli Rudolfnéval*, az igazgatóság könyvtárosával.

— *Az olvasás szeretetét a szüleimtől örököltem* — meséli. — *Édesapám szenvedélyes olvasó volt.* Az érettségi után a pécsi főiskolára jelentkeztem, magyar szakra. Friss diplomával a zsebemben a Zalaegerszegi Megyei Könyvtárban helyezkedtem el. Az olvasószolgálatban dolgoztam, s bár nagyon jól tudtam hasznosítani a főiskolán tanultakat, hiányzott a szakmai képzettségem, ezért beiratkoztam az OSZK kétéves könyvtárosképző tanfolyamára. A középfokú végzettséget igazoló bizonyítványt 1959-ben kaptam meg, ekkor már öt éve dolgoztam, mint könyvtáros. *Mire megszereztem a könyvtárosi képesítésemet, a férjemet Szombathelyre helyezték, s természetesen valamennyien oda költöztünk.* Sajnos, Szombathelyen nem sikerült könyvtárban elhelyezkednem. Közben megszületett a fiam, majd a lányom, és gyesre mentem.

— Hogyan lett ismét könyvtáros?

— *A megszűnt Ady Endre Művelődési Otthon könyvtára helyett 1972-ben az igazgatóságon egy új, 4000 kötetes könyvtárt hoztak létre. Ebben az új könyvtárban sikerült ismét elhelyezkednem. Az igazgatóság 456 dolgozója közül 280 a könyvtár olvasója volt. Azóta ez a szám 311-re emelkedett.*

— Milyen a kapcsolat az olvasókkal?

— *Minden irodalmi rendezvényhez, vetélkedőhöz kérik a segítségemet.* Az olvasókkal személyes kapcsolat kialakítására törekszem. A szocialista brigádokkal szerződést kötök, de kérem a brigádtagokat, hogy mindenki személyesen jöjjön az olvasnivalóért. Nincs olyan olvasó, akit ne ismernék személyesen, akiről ne tudnám, milyen az ízlése, érdeklődési köre. Az olvasók zöme az idősebb korosztályból kerül ki.

— Milyen rendezvényeket szerveznek?

— Általában minden évben rendezünk író—olvasó találkozót. Járt már nálunk *Szabó Magda, Bor Ambrus, Varga Domokos.* Tavaly, a költészet napján, az igazgatóságon dolgozó, elsőkötetes fiatal költő, *Böröczki Mihály* mutatkozott be olvasóinak. A műszaki könyvnapokra is mindig készülünk, ekkor általában a saját műszaki gárdánk segítségét kérjük. Egy alkalommal magam is tartottam előadást az olvasók kérésére *Kassák Lajosról.* Ezeket az alkalmakat könyvkiállítással, könyvvásárral tesszük még színesebbé.

Dobri Mária

HASZNOSAN TÖLTENI A SZABAD IDŐT

Gazdag művelődési lehetőség a debreceni klubkönyvtárban

A debreceni vasutas klubkönyvtárat 1970-ben létesítették. Az eltelt több mint egy évtized alatt a vasutasok és a helyi lakosok szórakozási-művelődési centruma lett. Négy klub, két szakkör, három tanfolyam és több művészeti csoport működik a könyvtár falai között. *Müller Károly*, az intézmény vezetője beszélt a klubok működéséről, eddigi eredményeikről.

Az eszperantó klubjuknak a megyében is jó a híre. Több ország eszperantistáival tartanak kapcsolatot és tagjaik már sok országban megfordultak.

A 132 tagú nyugdíjas klubjuk is eredményesen tevékenykedik. Gyakoriak a művészeti és politikai előadások, rendezvények. Legutóbb *Takács Imre* költő, *Zsolt Róbert* sportújságíró és *Kürti Papp László* előadóművész is a klub vendége volt. Nagy érdeklődés kísérte *Ipper Pál* és *Heltai András* külpolitikusok előadásait is. *Isaszegi István*, a klub vezetője évente többször szervez részükre országjáró kirándulást.

A szakmunkástanulók könyvbarátklubja az oktatási főnökségen tanuló fiatalokat tömöríti. *Veress Gyuláné* népművelő foglalkozik nagy odaadással a tanulókkal, nevelve őket a könyvek szeretetére. Legutóbb külpolitikai kerekasztal-beszélgetést szervezett részükre.

Az éremgyűjtő szakkör tagjai sorában a megye legjobb gyűjtői találhatók. Gyakran rendeznek előadásokat, kiállításokat. Tavaly, a Vöröskereszt megalakulásának jubileuma alkalmából sikeres érem- és dokumentumkiállítást rendezett a 178 gyűjtő.

Elmélyült munka folyik a képzőművészeti műhelyben is. A kör tagjai valamennyien vasutasok. A legjobb alkotásokat kiállításon mutatják be. A vezetőség most egy állandó kiállítás megszervezését tervezi.

Az UNIÓ Mozgásszín nevű együttesüknek évente ötven fellépése van. A korábbi szatirikus műsorokat minidrámákkal cserélték fel. A tizenhat tagú kollektíva legutóbb a soproni ifjúsági napokon nagy sikerrel adta elő *Az óceán hajótöröttjei* című műsorát, amelyről a megyei lap is elismerően írt.

A debreceni klubkönyvtár ötezer ember művelődéséről, szórakoztatásáról gondoskodik. Kezdeményezéseik közül érdemes megemlíteni a tavalyi vasutas színjátszók találkozóját, amelyet ezentúl minden évben megrendeznek. Sok embert mozgósított a *Korunk valósága* vetélkedősorozat is. Sikerrel szerepel az öttagú *Pátria* folkegyüttesük is. A balettanfolyamon évente több mint kétszáz gyereket oktatnak.

Az intézmény könyvtárhelyiségében 12 ezer kötet várja az olvasókat. Tavaly 1600 vasutas vett részt az olvasómozgalomban. A kölcsönzött kötetek száma meghaladta a 22 ezret. Az intézmény munkáját hat főfoglalkozású és ugyanennyi mellékfoglalkozású dolgozó segíti. Jó ütemben halad az épület belső felújítása, amelyet a tervek szerint márciusban fejeznek be. Utána lényegesen javulnak majd a közművelődés feltételei ebben az intézményben is.

Madár János

Hóvirág mellé

NŐK ÉVKÖNYVE 1982

A hóvirágcsokrok mellé minden évben valami szerény, ugyanakkor figyelmes ajándék társul, a Nemzetközi Nőnap alkalmából. A Népszava kiadó szeretné, ha az idén a Nők Évkönyve ilyen ajándéknak bizonyulna.

Az évkönyv vegyes műfajú antológia — szerzői gárdája neves újságírókból, közéleti emberekből, nem utolsósorban a szépirodalom ismert és jeles képviselőiből áll. A kiadvány többek között foglalkozik a nők világmozgalmi helyzetével, nemzetközi konferenciákkal, találkozókkal. *Várkonyi Margit* a mindennapok hőseit, az asszonyokat mutatja be, a milliók közül egyet jellemezve írja: „... nincs magas kitüntetése. Egészségügyi munkájáért apró elismeréseket, oklevelet kapott nem is egyszer. Nagyobb figyelem nem hárult rá. Maradt közkatona. Egy a százezernél több egészségügyi dolgozó közül. Az igazgató főorvos úgy jellemezte: élő és lobogó lelkiismeretesség".

Dr. Kovács László a szexről szól — kendőzetlenül, *dr. Körmendi István* pedig a családi élet megszervezéséhez ad tanácsokat. *Somogyiné Nyiri Zsuzsa* öltözködési tanácsokkal szolgál Az abroncsszoknyától a katonanadrágig című írásában...

A jó és gyorsan elkészíthető falatok kedvelői *Antal Gáborné* receptjeiben találnak számos konyhai ötletet.

A szépen megformált kötet egyik legszebb darabja Garai Gábor *Asszony a napon* című költeménye.

Felelősséggel, hivatástudattal

A vasút léte múlik azon, hogy mennyi utast és árut szállit

NAGYAKTÍVA-ÉRTEKEZLET A NYUGATI PÁLYAUDVAR UTASELLÁTÓ ÉTTERMÉBEN

A tanácskozás résztvevői a beszámolót hallgatják
(Laczkó Ildikó felvételei)

Mint arról előző lapunkban hírt adtunk, a MÁV Vezérigazgatóság február 2-án nagyaktíva-értekezletet tartott a Nyugati pályaudvar Utasellátó éttermében. Mivel az eseményre lapzártakor került sor, *Szücs Zoltán* vezérigazgató vitaindító beszámolójának ismertetésére már nem tudtunk kitérni. Ezt, ígéretünkhöz híven, ezúttal pótoljuk.

— Már több tanácskozáson beszéltünk róla, hogy a népgazdaságban végbemenő folyamatok a vasutat is érintik — kezdte beszámolóját a MÁV vezérigazgatója. — Megszűnt a korábbi években tapasztalt leterheltség. A mennyiségi szemlélet helyett a minőségi munka került előtérbe. *Ezért nekünk a jövőben rugalmasabb, a változásokat gyorsabban követő, kereskedelmi szemlélettel párosuló vasúti munkát kell kialakítani, az üzemvitelben és a gazdálkodásban pedig öntevékenyebb szervezeteket kell létrehozni.* Az egységes szemlélet megteremtése révén érhetjük el, hogy kilépjünk a régi hagyományoktól terhes, sokszor öncélú, befelé forduló, hivatali, s hatósági munkastílusból.

— Az utóbbi évek talán legjelentősebb lépése volt, hogy a szakmai sovinizmust sikerült felszámolni — mutatott rá. — Ennek eredményeként előtérbe került az egységes vasúti érdek, melynek révén sikerült belső tartalékokat felszabadítani. *Úgy érezzük, ez is közrejátszott abban, hogy a vasút munkája 1981-ben nem gátolta a népgazdaság fejlődését. Export-, import- és tranzitszállítási kötelezettségeinknek is igyekeztünk eleget tenni, és egyetlen alkalommal sem akadályoztuk a szomszédos vasutak munkáját.*

Szücs Zoltán ezután rátért a személy- és áruszállítási teljesítmények értékelésére, majd így folytatta:

— *Az utazóközönség sokszor joggal elmarasztal bennünket, mert a munkába járó dolgozók vonatai gyakran késnek. Ennek döntő többségében a fegyelmezetlen, utasításellenes munka az oka. Rendszeres az indokolatlan feltartóztatás, a kitérőbe járatás, a késői jelzőkezelés stb.* Ugyanakkor vannak vonataink, amelyek a menetrendben előírt idejüknél korábban érnek a célállomásra. Ez is mutatja, hogy sokan nem veszik komolyan hivatásukat. Vannak vezetők, akik nem ellenőrzik a munkát, nem tárják fel a nehézségek okait, és nem teszik meg a szükséges intézkedéseket.

A késések okai között sokszor találhatók a műszaki jellegű hibák. Magas a szolgálatképtelen mozdonyok száma, sok a síntörés, a hevederzárlat, a biztosítóberendezések áramellátási zavara stb. A statisztikai fegyelem sem kielégítő. *A késéseket nem mindenütt regisztrálják, azokat gyakran meghamisítják.* Ugyanakkor az okokat sem kutatják mélyrehatóan. Másképp nem volna elképzelhető, hogy nemzetközi vonatokból kisoroznak hálókocsit, mitsem törődve az utasokkal, vagy kisorozzák az ingavonat vezérlőkocsiját anélkül, hogy pótlásáról gondoskodnának.

Ebben az évben számos intézkedést teszünk a személyvonatok menetidejének rövidítésére. Éppen ezért a menetrend szerinti közlekedést jó műszaki előkészítéssel, fegyelmezett, utasítás szerinti szabályozással kell biztosítani. Annál is inkább, mivel a személyszállítási feladataink végrehajtására az idén nehezebb körülmények között kerül sor. Ennek ellenére úgy kell dolgoznunk, hogy szolgáltatásaink színvonala növekedjen.

Szücs Zoltán

Nemcsak az utasösszetétel, de az utazások időbeli lefolyása is számottevően módosul. Az ötnapos munkahét mérsékli a hivatásforgalom szombat-vasárnapi intenzitását, a távolsági — főként az üdülőhelyi — forgalomban viszont új csúcs jelenik meg pénteken este, illetve az eddigi vasárnapi visszaáramlás erősödése ad többletfeladatot.

A vasút irányító és végrehajtó szolgálatának vezetőitől egyaránt intézkedéseket kérünk és várunk az utazás kulturáltságának, a menetrendszerűségnek és az utazás biztonságának javítása érdekében. A kulturált utazás nemcsak a menetrendszerűségi mutatók alakulásának kérdése, hanem nagyban függ vonataink tisztaságától is. A szerelvényfordulók felülvizsgálatát az üzemfőnökségek végezzék el abból a szempontból is, hogy rendelkezésre álljon a tisztításhoz, a szerelvények karbantartásához szükséges időalap. Számos állomásunkon (elsősorban a fővárosi fejpályaudvarokon) a kocsitisztítói létszám hiánya akadályozza — még jó szerelvényfordulók mellett is — a tisztítás rendszeres elvégzését. Szívesen vennénk, ha ezeken a helyeken a gazdasági vállalkozások, társulások új formáinak alkalmazásával is, öntevékenyen megszerveznék más beosztású, más szolgálati vagy akár kívülállók bevonásával a rendszeres, színvonalas tisztítást.

A személyszállítás kulturáltságának javítása, az eszközök biztosításán túl, fegyelmezett, hivatásszerető munkát is kíván. *A vezetők ne hagyják tehát megtorlatlanul a lélektelen, a hanyag, a selejtes munkát.* Még akkor sem, ha az anyagi kárral nem jár, csupán bosszúságot okozunk az utasoknak. *Nekünk nemcsak elszállítani kell az utast, hanem a vonatoknak tisztának, fűtöttnek, pontosnak, a világításnak jónak, a mosdóban kultúrált körülményeknek (még egészségügyi papírnak is) kell lennie.* Az utas udvariasan és pontosan kapja meg a menetrendi felvilágosítást, ha visszaútra kér helyjegyet, ne küldjük gorombán máshová. A pénzéért szolgáljuk ki. *Ez a kötelességünk.* Azokat, akik erre a munkára nem alkalmasak, tegyük olyan munkakörbe, ahol nem kell utasokkal, felekkel foglalkoznia.

A vonatok menetrendszerűségén is szeretnénk mielőbb javítani, hogy csökkenjen az utasok bírálata. Ebben döntő befolyásuk lehet az üzemfőnökségeknek, személyesen a vezetőknek. Nekik kell gondoskodni arról, hogy a vonatok a menetrendben előírt időben induljanak, s érkezésnél a jelző előtt ne ácsorogjanak, az előírt vágányon haladjanak át, illetve oda érkezzenek.

Az utasterek, a személykocsik és az utasok által igénybe vett vasúti épületek tisztántartása is elsősorban üzemfőnökségi feladat. Az igazgatóságok, mint az adott terület gondos gazdái, ellenőrizzék, hogy ezeknek a feladatoknak eleget tesznek-e, és milyen színvonalon.

Az üzemfőnökségek anyagi ösztönzési rendszerét, de a szankcionálást is sokkal inkább annak szolgálatába állítjuk, hogy nagyobb érdeküket fűződjék a személyszállítás javításához. Munkájuk ellenőrzésére új formát, személyszállítási üzemszemléket is tervezünk a legjelentősebb helyeken. Sőt, az oktatásban is jelentősebb helyet adunk a személyszállításnak.

Az ötnapos munkahét bevezetése nagy lehetőség számunkra az utazások számának növelésére, főleg a belföldi turistaforgalomban. *Növelhető az utasforgalom a sportcélú csoportos utazások, valamint a tanulmányi kirándulások, országjárási igények teljesítésével is.* Ez azt kívánja, hogy az üzemfőnökök és a főnökségeken beosztott fuvarszervezők az áruszállítás mellett a személyszállítást növelő fuvarszerzésekkel is foglalkozzanak. 1982-ben egyik központi kérdésünk: *a személyszállítás.*

Az áruszállítási tevékenységet elemezve rámutatott, hogy az elmúlt év első felében a belföldi fuvarozást terv szerint teljesítettük. Az exportforgalom a tervhez képest 4,5 százalékkal emelkedett az import pedig 1,5 százalékkal csökkent. A tranzitforgalom az előirányzathoz képest 13 százalékkal volt kevesebb. *A valóságos szállítási igények azonban ennél magasabbak voltak. A vasút ugyanis több mint 172 ezer esetben nem tudta a rakodásokhoz a kívánt időpontra a teherkocsit rendelkezésre bocsátani. Elszállításra váró áru tehát volt a piacon.*

— Felmerül a kérdés: *miért nem tudunk kocsit kiállítani?* Elsősorban azért, mert a legtöbb napon túlzottan sok a rakott elegy a hálózaton, különösen a budapesti igazgatóság területén. Sokszor lehetetlen az érkeztetés, késve állítják be a rakodóhelyre a kocsikat, de nem mindig átgondolt az üres kocsik elosztása sem. *Főként saját munkánk hiányosságai miatt nem valósult meg az a feltételezés, hogy mintegy 3 millió tonna áruszállítás vasútra terelődését eredményezi, a szállítási költségekkel való erőteljesebb fuvaroztatói takarékosság.* A kudarcnak az is oka, hogy mi csak vártuk az áruk megjelenését, fuvarszerző és -szervező tevékenységünk, a felekkel való kapcsolatunk ugyanakkor rendkívül erőtlen volt.

Kedvezőtlen az is, hogy az árutonna-kilométer tervszint alatti teljesítését a dolgozó teherkocsipark 3,7 százalékos növekedése mellett értük el. Kétségtelen, hogy a dolgozó teherkocsipark-kapacitás kihasználásának romlását részben a szomszéd vasutak elégtelen fogadási készsége, részben a szállíttató vállalatok rakodási késedelme okozta. De nagyrészt a mi munkánk fogyatékossága is oka volt ennek.

A szomszéd vasutak elegyfogadási készségének romlása miatt *megnőtt a vonatfeloszlatások száma.* A hálózaton időszakonként torlódások keletkeztek. A torlódások a belföldi vonatközlekedésre is kedvezőtlen hatást gyakoroltak. Ezek megelőzésére hatékonyabb intézkedéseket kell kidolgozni.

1982-ben a bázisnál *csak 1 millió tonnával több, összesen 131 millió tonna áru elszállítását tűztük ki célul,* mert az előzetes fuvarigények ezt valószínűsítették. De az áruforgalom jobb szervezésével, aktívabb kereskedelmi és fuvarszerző tevékenységgel, a fuvaroztatók igényeinek jelentkezése esetén ennél jóval többre is képesek vagyunk.

Teljesítményünk fokozásának továbbra is egyik fontos tényezője, hogy a szállítási igények időben lehetőleg egyenletesen jelentkezzenek. *Ezért az előszállítások ösztönzése alapvető vasúti érdek.* Egyre nagyobb a jelentősége a hétvégi rakodások és árufogadások megszervezésének. Ennek érdekében intenzívebbé kell tenni kapcsolatainkat mind a fogadó, mind a feladó vállalatokkal, amelyek lényegesen megkönnyíthetik munkánkat, sőt javíthatják határállomásaink kihasználtságát, az export- és importszállítások egyenletesebbé tételével. *A rugalmas fuvarpiaci intézkedésekre jó példa a szegedi igazgatóság gyors reagálása a délegyházi kavicsszállítások szervezésénél.*

A feladatok eredményes megoldásához az üzemfőnökségek jó munkája és az igazgatóságok koordináló-irányító tevékenysége egyaránt szükséges.

— Áruszállítási munkánkról még a következőket kell mondanom: bár valós gond a szomszédos vasutak fogadási elégtelensége, s az ötnapos munkahét általánossá válásával a hétközi és a hétvégi szállítási egyenlőtlenség fokozódása; a

Urbán Lajos

kocsiforduló idő további romlását — az azt eredményező valamennyi okot beleértve — meg kell állítanunk — mondotta. — *Mindent el kell követni annak érdekében, hogy a kocsiforduló-idő 1981-hez viszonyítva legalább 2 százalékkal csökkenjen.* Növelnünk kell a kocsik hasznos (statikus és dinamikus) kihasználását. Alapvetően javítani kell a vonatképzés, az elegytovábbítás, a vonóerő- és az utazószemélyzet-ellátás jelenlegi gyakorlatán. *Módszereire általános receptet adni nehéz,* hiszen helyenként és esetenként más és más lehet a legkézenfekvőbb, a legjobb módszer.

A MÁV vezérigazgatója ezután ismertette a vasút fejlesztési elképzeléseit, a gazdálkodás várható alakulását, illetve annak feltételeit. Szólt az üzemszervezési feladatokról is, majd arra kérte a részvevőket, hogy ki-ki a maga beosztásában kövessen el mindent azért, hogy az 1982. évi célkitűzések maradéktalanul megvalósuljanak.

A beszámolót élénk vita követte. A vitában *Urbán Lajos* államtitkár is felszólalt. Jónak ítélte, hogy ezen a fontos tanácskozáson a vasút minden szakszolgálatának képviselői, köztük az üzemfőnökségek vezetői is jelen vannak. Ezután a beszámoló megállapításaihoz kapcsolódva hosszan ecsetelte mire van szükség a jobb, a hatékonyabb munkához. Az áru- és személyszállítással kapcsolatban rámutatott: *új szemléletre van szükség, mert a vasút léte múlik azon, hogy mennyi árut és utast szállít.* Megjegyezte, hogy az utasok száma az elmúlt években jelentősen csökkent, ezzel szemben a minőségi mutatók alig javultak. Ezen sürgősen változtatni kell. *Arra is felhívta a figyelmet, hogy a személyszállító vonatok közlekedtetésénél elsőbbséget kell adni a munkásvonatoknak.*

Az államtitkár egyebek között szólt az üzemi demokrácia kiszélesítéséről, majd a már megvalósult és néhány tervezett szervezési intézkedésről beszélt.

A vasutas-szakszervezet vezetőtestületei neveben *dr. Szabó Miklós*, a közgazdasági osztály vezetője, az elnökség tagja köszöntötte a tanácskozás részvevőit. Hozzászólásában a szakszervezeti szervek támogatásáról biztosította a MÁV vezetőit. Ugyanakkor arra is felhívta a figyelmet, hogy a vezetők következetesebben ügyeljenek a jó munkafeltételek biztosítására és a végzett munka arányában bátrabban éljenek a differenciálás eszközével.

A vitában elhangzottakra *Szücs Zoltán* vezérigazgató válaszolt, majd a tanácskozás az elnöklő *Nagy Károlynak*, a Vezérigazgatóság pártbizottsági titkárának zárszavával ért véget.

Visi Ferenc

Kollégák és ismerősök csoportosan vitatják a hallottakat

A szünetben a KPM és a vasút vezetői beszélgetnek

Az idén 6,5 milliárd jut beruházásokra

Kiemelt feladat a vasúti pályafelújítás és a Kelenföldi pályaudvar rekonstrukciója

A MÁV 1981. évi fejlesztési tervében 7,6 milliárd forint jutott beruházásokra. A terv „pénzügyileg" csaknem 100 százalékra teljesült. A természetes mértékegységben meghatározott célok teljesítése is kedvezően alakult. A fontosabb beruházások közül elkészült 66 kilométer pálya villamosítása, korszerűsítettek 268 kilométer vágányt, 185 csoport kitérőt cseréltek, megépült 63 kilométer térközbiztosító berendezés, és 14 állomási biztosítóberendezés, hogy csak a fontosabbakat említsük.

— Mi várható még idén? —

Erről kérdeztük *Urbán Sándor* vezérigazgató-helyettest.

— *A vasúti pálya karbantartása és felújítása az idén is a legfontosabb feladataink közé tartozik.* Erre a célra 1,6 milliárd forint áll rendelkezésre. Ebből 190 vonalkilométer korszerűsítését tervezzük. Arra törekszünk, hogy minél nagyobb, összefüggő szakaszokon építsünk vágányokat — válaszolta. — *Szeretnénk, hogy a már kifogástalan állapotú pályán a vonatok a korábbinál gyorsabban, 100-120 kilométeres* sebességgel közlekedhessenek. Utasaink érdeke is azt kívánja, hogy a fejlesztés eredményeként csökkenjen az utazási idő.

Tavaly Martonvásár és Kápolnásnyék között határidő előtt befejeződött a vasúti pálya korszerűsítése. Ennek megfelelően a sebességmérséklésre intő jeleket a tervezettnél nagyobb területen sikerült megszüntetni. A pályakorszerűsítéseknél változatlanul az a cél, hogy minél nagyobb — összefüggő — felújított szakaszok alakuljanak ki.

— A MÁV vezérigazgatóság kiemelt fontosságú feladatnak tekinti a Kelenföldi pályaudvar rekonstrukcióját. Ebben a munkában külső vállalatok is érdekeltek. Hol tart a rekonstrukció?

— A munkálatok program szerint haladnak. A kivitelezőkkel rendszeresen egyeztetjük a tennivalókat. Az együttműködés eredményes, *hiszen az 1982. áprilisi határidő helyett már tavaly decemberben felépült a biztonsági berendezések épülete.* Ebben nem kis szerepük van a MÁV Magasépítési Főnökség dolgozóinak, akik erőiket úgy csoportosították, hogy a kelenföldi építkezést rekord idő alatt elvégezhessék. Sajnos az is igaz, hogy emiatt kicsit háttérbe szorult más, ugyancsak fontos feladat. Többek között a MÁV-kórház rekonstrukciójával is elmaradtak. Ezt az idén feltétlenül pótolni kell. *A munka gyorsítására külön csoportot szervez a Magasépítési Főnökség.* Nehezíti a dolgukat, hogy kevés a munkáskéz.

Urbán Sándor

— Nemcsak munkaerőhiánnyal, hanem energiagondokkal is küzd a vasút. Ezt a villamosvontatás egyre szélesebb körű alkalmazásával egyhíteni lehet. Az idén melyik vonalak villamosítására kerül sor?

— *Befejezéséhez közeledik a Kiskunfélegyháza—Szeged közötti vonal villamosítása és a szakemberek folyamatosan dolgoznak a Kelenföld—Budafok közötti vonalon.* Később pedig a pécsi fővonalon Pusztaszabolcs és Dombóvár irányába folytatják a munkálatokat. A további villamosításnak a szűkös beruházási keret szab határt. A VI. ötéves tervidőszakban még 200 kilométer villamoshálózat épül. Ezzel egyidőben ezeken a vonalakon fokozatosan megkezdődik a dízel-mozdonyok lecserélése. Az a célunk, hogy villamos felsővezeték alatt ne közlekedjenek dízelvontatású szerelvények. Erre jó példa, hogy Kiskunfélegyházán gépcseréket végeznek, melynek révén az energiamegtakarítás máris jelentős.

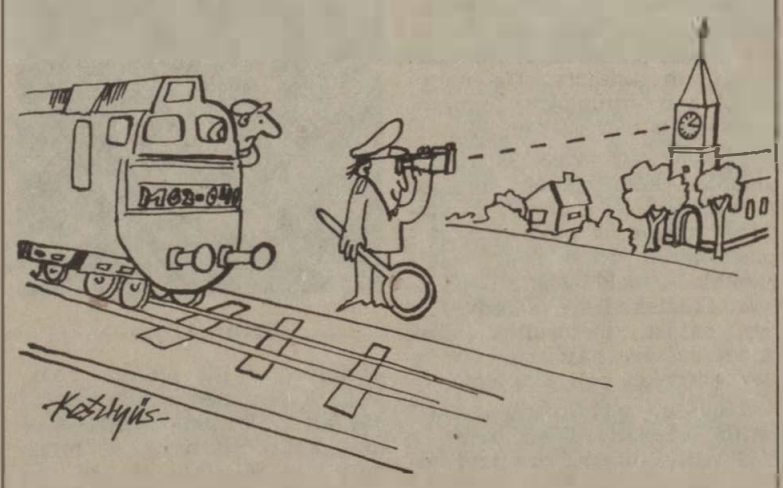
A távközlő és biztosítóberendezések korszerűsítésére előirányzott, több mint 650 millió forintból 92 kilométer vonali térközbiztosító berendezés kiépítését, 7 állomás korszerű biztosítóberendezéssel való ellátását és 17 közúti-vasúti szintbeni kereszteződés fénysorompósítását tervezik.

Az elmúlt évben Budapest és Dombóvár között kiépült az első 60 csatornás telefonvonal. Ez lényegesen könnyíti majd az ott adolgozók munkáját. Korábban csak 12 csatornás telefonokat szereltek fel. *Az idén bővítik a telefonrádió hálózatot is.*

A vezérigazgató-helyettes ezután elmondta, hogy az idén a beruházásokra rendelkezésre álló *6,5 milliárd forintból a célcsoportos beruházásokra összesen 3,9 milliárdot fordítanak.* Ebből az összegből a már említetteken kívül még egy jelentős feladatra vállalkozott a vasút. *Megkezdik Budapest—Ferencváros Keleti rendezőpályaudvarának átépítését és automatizálását.* A gurítóban felső fékeknek kétlépcsős, legvegővel működő, klasszikus vágányféket szerelnek. Újdonságnak számít viszont, hogy harmadik lépcsőként a vágányokra folyamatosan fékező elemeket szerelnek. A folyamatban levő beruházások közül az idén sor kerül a ferencvárosi üzemi konyha teljes felépítésére is.

csik

PONTOS VONATINDÍTÁS



— **Miért nem indulunk?**
— **Még van egy percünk az indulásig.**

(Kesztyűs Ferenc rajza)

NAPIRENDEN

a magyar—csehszlovák közös határállomások munkája

A fővárosban tanácskoztak a budapesti, a miskolci és a CSD pozsonyi igazgatóságának vezetői

Az igazgatóságok vezetői együttműködési megállapodást írnak alá
(Óvári Árpád felvétele)

Magyar—csehszlovák határforgalmi tanácskozást tartottak február 9—11. között a budapesti vasútigazgatóságon. A tanácskozáson részt vettek *Jan Záhorsky* vasútigazgató, a CSD Pozsonyi Keleti Vasútigazgatóság vezetője, *Stefan Dokupil*, a CSD magyarországi képviselője, *dr. Fehér István*, a vendéglátó budapesti igazgatóság vezetőjének helyettese, *Hernádi István*, a miskolci vasútigazgatóság vezetője, valamint a határforgalommal foglalkozó szakvezetők.

Ennek, a sorrendben tizenharmadik tanácskozásnak az idén is az volt a célja, hogy értékelje az elmúlt évi eredményeket, és meghatározza az idei feladatokat.

A MÁV és a CSD hét közös határállomást tart fenn: *Sátoraljaújhelyen, Hidasnémetin, Hánreven, Somoskőújfalun, Sturovón, Komáromban, Rajkán* és ezenkívül van még egy úgynevezett átmeneti vonal *Ipolytarnócon.* A hét határállomáson a múlt évben 39 ezer 206 vonat közlekedett oda-vissza. Ez mintegy 2 millió kocsiegységnek felel meg. Ez valamivel kevesebb, mint 1980-ban volt. A munka azonban cseppet sem volt könnyű, mert mind északról, mind délről lökésszerűen áramlott a teherforgalom. Hogy a határállomások mégis megelégedésre látták el a feladatokat, ez a három igazgatóság jó együttműködésének, s ezen belül a külszolgálati helyeken állandóan erősödő szocialista brigádmozgalomnak, valamint a már hagyományosnak számító nemzetközi munkaversenynek tulajdonítható.

A tanácskozás részvevői megállapították, hogy 1981-ben, az előző évihez képest csökkent a személyvonatok késése. Ez nemcsak a vasutasok érdeme, hanem a határellenőrzési szervekkel kialakított baráti kapcsolatnak, a jól összehangolt munkának is köszönhető. Nem hallgatták el a hiányosságokat sem. *Tavaly például sok volt a gépre várás és hátráltatták a forgalmat a műszaki hibákból kisorozott kocsik is.* Ezért a jövőben mindkét fél nagyobb gondot fordít az induló vonatok műszaki állapotának vizsgálatára.

Szóba került még a határállomásokon dolgozó magyar és csehszlovák vasutasok szociális ellátottsága is. A résztvevők ezzel kapcsolatban határozatot hoztak egy olyan közös bizottság létrehozására, amely felülvizsgálja az ott dolgozók szociális körülményeit, s annak alapján — a lehetőséghez mérten — változtatnak a nem megfelelő állapotokon.

A három vasútigazgatóság vezetői a tanácskozás befejezése előtti napon — tapasztalatcsere céljából — több budapesti vasúti csomópontot tekintettek meg. Többek között megnézték az újonnan épült ferencvárosi villamos mozdonyjavító-műhelyt. Ezenkívül ellátogattak a Közlekedési Múzeumba is.

(séra)

Sokoldalú szakemberek

Székesfehérvári mozdonyjavítók

A székesfehérvári körzeti üzemfőnökség vontatási üzemegységének ezer dolgozója van. A mozdonyjavító-műhely csarnokaiban több típusú dízelmozdony vár javításra. *Kudar László* részlegvezető elmondja, hogy a műhelyben magyar, szovjet és román gyártmányú mozdonyokat — összesen hét típust — javítanak.

— *A budapesti igazgatóság M62-es típusú vontató járműveinek a nagyjavítását is mi végezzük* — magyarázza *Kudar László.* — *A futójavítások száma sem kevés. Legtöbbször a vezértengelyt kell cserélni. Gyakran azonban gondot okoz az alkatrészhiány.*

Az anyagellátásért *Fodor György* művezető a felelős. Egyáltalán nincs könnyű dolga, mert a más-más típusú gépek valamelyikéhez sokszor hiányzik egy-egy alkatrész. Amit tudnak, azt házilagos kivitelezésben készítik el. Erre a célra eszterga- és marógépek állnak rendelkezésre. Az itt dolgozóknak már sok újítása volt. A dízelmozdony fenntartási részleg műhelyeiben százötvenen dolgoznak. Egymást értő-segítő kollektíva az övék.

Hajnal Jánost, fiatal kora ellenére öreg ezermesterként tisztelik munkatársai. Dízelszerelő, de ért a fékberendezésekhez, az adagoló szivattyúkhoz, a villamos egységek javításához és a darukezeléshez is.

— Az adagoló berendezés és a regulátor (szabályozó) a motor szíve — mutatja az olajtól fénylő szerkezetet. — Beállításukon múlik, hogy mennyit fogyaszt a mozdony. Ez pedig napjainkban senki számára sem lehet közömbös.

A műhelyben a legizgalmasabb feladat mindig a futójavítás, hiszen rövid idő alatt meg kell találni a hibát. Ez nem rutinfeladat, nagy szaktudást, hozzáértést igényel.

Tunyogi Tibor

Dávid József

A látszat néha csal

A két fiatalember: Szőke István és Ruskó Ferenc — akik nemcsak kollégák, hanem jó barátok is voltak — éppen letették a szolgálatot és hazafelé indultak, amikor a KISZ-titkár — Majoros Attila — eléjük állt:

— Gyertek be néhány percre hozzám az irodába.

A két fiú kelletlenül hümmögött, de követték a KISZ-titkárt.

— Nem voltatok a taggyűlésen — mondta Attila s mindjárt hozzátette: tudom, szolgálatban voltatok, s így röviden ismertetem veletek a határozatot.

— Sietnénk — jegyezte meg bátortalanul Ruskó Ferenc, de a KISZ-titkár már mondta is:

— Arról van szó, hogy egy kis tavaszi takarítást végzünk a vontatási üzemegység körül. Szóval társadalmi munka. Mindenki vállalt 4-5 órát. Ti hogy gondoljátok?

A két fiatalember egymásra nézett, majd Szőke István motorvezető megszólalt.

— Van nekünk otthon is tennivalónk.

— Másnak is van — vágott vissza a KISZ-titkár. — Most mit ódzkodtok? Senki nem szakad bele abba a kis társadalmi munkába. Egyébként ez is határozat, ami kötelezően érvényes rátok is.

— Én úgy tudom, hogy a társadalmi munka önkéntes — mondta Ruskó Ferenc vonatvezető, s ez még jobban felpaprikázta a KISZ-titkárt, s felcsattant:

— Hát jó! Ha így álltok a dologhoz, hát nem kell a segítségetek.

Ruskó Ferenc akart még valami magyarázatot adni, de a KISZ-titkár letorkolta:

— Nem vagyok kíváncsi a kifogásaitokra. A helyetekben én röstelném magam...

A két fiatalember azonban egy cseppet sem vonult el röstelkedve. Ahogy hazaértek a falujukba, egyenesen özv. Gaál Jánosnéhoz mentek. Anna néni volt a harmadik magára maradt vasutas özvegyasszony, akinek konyhakertjét a tavaszi veteményezéshez előkészítették. És a következő napokra még kettőt vállaltak.

A faluban mindenki nagy elismeréssel beszélt a két fiatalemberről, hanem ők szerényen hallgattak.

Nem így a falu párttitkára, aki vette a fáradságot, s az alábbi levelet küldte az üzemfőnökség pártbizottságára:

„Tisztelt elvtársak! Kötelességemnek érzem közölni önökkel, hogy két munkatársuk: Szőke István MÁV motorvezető és Ruskó Ferenc vonatvezető szabadidejében sokat segít a faluban magányosan élő vautas özvegyeken. Fát aprítanak, kertet ásnak, gyümölcsfákat tisztogatnak s mindezt emberbaráti szeretetből teszik. Én már megdicsértem őket, de jó lenne, ha példaképül állítanák ezt a két fiatalembert a munkahelyükön is, mert ez nem mindennapi eset."

A pártbizottság titkára, amikor elolvasta a levelet azonnal a KISZ-bizottságra telefonált s kérte Majoros Attilát, hogy fáradjon át hozzá egy percre.

— Miket mondtál te Szőke Pistára meg Ruskó Ferire? — tette fel a kérdést a KISZ-titkárnak, amikor az megjelent.

— Sanyi bácsi — mentegetődzött a fiatalember — amit mondtam, az nemcsak az én véleményem. Minden fiatal áldozott időt az épülete körüli rendcsinálásra, csak ők ketten húzták ki magukat.

— Olvasd — nyújtotta a levelet a KISZ-titkárnak.

Majoros Attila, ahogy haladt az olvasásban, úgy pirosodott az arca, majd kijelentette:

— Hihetetlen!

— Én meg azt mondom neked, fiú — szólt atyaian a párttitkár — hogy nem kell mindjárt pattogni és ítéletet mondani az emberekről. Így azt ajánlom, kérj elnézést a fiúktól, ezt a levelet meg másold le, és tedd a faliújságra...

Szombathely

Ajánlások szocialista brigádoknak

A szombathelyi vasútüzemi párt- és KISZ-bizottság, valamint a körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága felhívással fordult a szocialista brigádokhoz. Közösen fogalmazott körlevelükben ajánlásokat adtak a szocialista közösségeknek, vállalásaik megkönnyítésére.

A gazdaságépítő munkát illetően kilenc pontban foglalták össze azokat a feladatokat, amelyekhez segítséget várnak a brigádoktól. Így többek között *a minőségi munka általánossá válásához, az ésszerű anyag-, energia-, továbbá a munkaerővel való takarékossághoz kértek segítséget.*

Hét pontban fogalmazták meg a közművelődés, az oktatás és a szabadidővel kapcsolatos javaslataikat. Egyebek között arra ösztönzik a kollektívákat, hogy vegyenek részt, szervezzenek és mozgósítsanak a Haladás Művelődési Ház rendezvényeire, klubfoglalkozásaira, kezdeményezzék a hiányszakmákra való tanulást, továbbképzést. Politikai fejlődésük érdekében vegyenek részt tömegpolitikai oktatáson, fizessenek elő és olvassák a párt- és a tömegszervezetek lapjait. A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 65. évfordulójára indítandó *Ki tud többet Szovjetunióról?* című vetélkedősorozat aktív közreműködői közé is várják a kis közösségek tagjait.

Sz. Jakab

Tovább bővül a konténerközösség

Világjáró óriás ládák

Másfél-két évtizede immár, hogy érdekes formájú és méretű dobozok tűntek fel Európa teherpályaudvarain, országútjain, kikötőiben: mintha kerekeken guruló, óriási ládák lennének. Valójában azok voltak — acélból, vagy alumíniumból készült nagyméretű szállítótartályok: *konténerek.* Ahogyan a házgyárak előregyártott falelemei megegyorsították — és forradalmasították — az építkezéseket, a konténeres szállítás is új korszakot nyitott a nemzetközi (s természetesen a belföldi!) árufuvarozásban. Egyetlen óriás tartályba egész gépek, gépsorok, élelmiszerek, vagy apróbb iparcikkek tízezrei is elhelyezhetők.

Speciális járműveken

Maguk a feladók rakják meg áruikkal, és ők is zárják le a tartályokat, amelyek speciális járműveken — konténerhajókon, vasúton, országúti nyerges vontatókon, s az utóbbi időben már mind gyakrabban légi úton is —, bontatlanul jutnak el a megrendelőkhöz. E sajátos szállítási mód, miközben a többinél lényegesen kevesebb csomagolóanyagot igényel, jelentősen csökkenti az áru sérülési veszélyét. *(Arról nem is szólva, hogy a dézsmálást teljesen kizárja).*

Magyarország a hatvanas évek vége felé még lépéshátrányban volt — akkortájt jobbára csak a külföldi konténerek keltettek feltűnést országútjainkon. Ám a Magyar Hajó- és Darugyár már akkor bemutatta első transzkonténereit, más hazai gyárak is készültek a kiegészítő berendezések gyártására. Ami pedig a MÁV-ot illeti: *az európai vasutak által létesített Intercontainer Vállalat egyik alapító tagja;* szakembereink jelen voltak a szállítótartályok szabványosításával, a forgalomszervezéssel és egyéb konténertémákkal foglalkozó üléseken.

Elsőként a vasútvonalak tradicionális metszéspontjában, Budapesten kellett kialakítani konténerfogadó állomást, majd miután a Józsefvárosi pályaudvaron ez elkészült, fokozatosan a nagy csomópontokat is alkalmassá tették az óriás tartályok fogadására. S hogy a magyar vasút mily' mértékben ismerte fel a konténerizáció előnyeit, tanúsítja: *ma a hozzávetőleg 8500, öttonnás és nagyobb raksúlyú hazai konténernek mintegy fele a MÁV tulajdona.* (Jelentősebb parkkal rendelkezik még a MAHART, a Hungarocamion, s néhány nagyvállalat.)

A társulás haszna

A közelmúltban új szóösszetétellel ismerkedhetünk meg *a konténer-poollal.* (Alighanem helyesebb, a lehetőségek határán belül magyarítani, s inkább *„konténerközösséget"* említeni; a MÁV vezérigazgatóságán már ekként tartják számon.) Életrehívását indokolta, hogy tavaly őszig külön szervezte a MÁV, s külön a többi tulajdonos az óriás ládák forgalmazását. Emiatt ha a tulajdonos saját árujával töltötte meg konténerét, cédulát mellékelt hozzá: *üresen kéri vissza.* Ez ama pazarláshoz vezetett, hogy majd minden második út üresjáratot jelentett *(a MÁV-nál előnyösebb volt a helyzet: 75 százalékos volt a rakott futás).* A vasút, felismervén e szállítási módszer előnyeit, szívesen városolna további konténereket — ám az anyagi lehetőségeink ezt nem teszik lehetővé. Pedig több ezer ilyen óriás doboznak is helye lenne —, ezért javasoltuk a közösséget.

Ha szerződéssel társulást hozunk létre, a többi vállalat konténereit is a vasúthoz hasonló hatékonysággal mozgathatjuk — érveltek a szakemberek. Volt, aki menten átérezte ennek lényegét, de tény: *a konténer a vállalatoknak nemcsak szállítóeszköze, hanem raktára is* (részint ezért vásárolták) — a MÁV viszont nem úgy diszponálja a konténereket, hogy mindenki mindenkor a sajátját kapja vissza. Ezért módosítani kellett a kezdeti gyakorlaton.

Újabb jelentkezők

Mint a MÁV vezérigazgatóságán megtudtuk: most kötik azokat a szerződéseket, amelyek lehetővé teszik, hogy a konténertulajdonosok akkor is tárolhassák árujukat (illetve a küldeményt), ha az éppen náluk lévő konténer történetesen másé. Változás az is, hogy eddig a vállalat az üres futásért is fizetett — mostantól ez nem szükséges. hiszen a vasút dolga, hogy hasznosítsa a konténert. Úgy tűnik, a kezdeményezés sikeres. Olyannyira az, hogy újabb vállalatok foglalkoznak a konténerizációval. E lehetőséget hallva döntött úgy többek között a bútorkereskedelem, hogy konténereket vásárol, és csatlakozik a közösséghez.

A csatlakozók előnye nyilvánvaló. A népgazdaságé ugyancsak, hiszen évente tetemes összegre rúg majd a forintmegtakarítás. S az sem kétséges: *mindehhez készséges partner a MÁV.*

F. T.

A vasút januári teljesítménye

(Folytatás az 1. oldalról)

laga 20,4, a hó végi értéke pedig 34,4 százalékkal volt kevesebb, mint egy évvel korábban.

A teherkocsik kihasználása sem felelt meg a várakozásnak. Ezt támasztja alá többek között, hogy a bázishoz képest 7,4 százalékkal csökkent rakott érkezés mellett,

a késetten kirakott teherkocsik napi átlaga több mint 38, a kilépő vonatfeloszlatás pedig 2,5 százalékkal nőtt.

Nem lehetünk megelégedve a belföldi vonatfeloszlatások tavalyihoz viszonyított több mint nyolcszoros, illetve a géprevárások 10,8 százalékos emelkedésével sem, amelyek ugyancsak hozzájárultak ahhoz, hogy a kocsik időbeli kihasználása kedvezőtlenebbül alakuljon, mint 1981 januárjában.

A tehervonati mozdonyok kihasználása a gőzvontatásnál 2,9, a nagy dízelmozdonyoknál pedig 1,4 százalékkal nőtt, míg a kis dízelmozdonyoknál stagnált, a villamos vontatásnál viszont több mint 3 százalékkal csökkent az előző év januárjához képest.

Becsült adatok szerint

a vasút az év első hónapjában 22 millió 40 czer utast szállított,

s ezzel a bázishoz viszonyítva 100,9, a tervhez képest 97,8 százalékos teljesítést ért el.

A személyszállítás minősége, a menetrendszerűséget alapul véve, az összes vonatnál 1,2 százalékkal romlott, a nemzetközi vonatok esetében viszont 3,1 százalékkal javult. A késett vonatokra jutó fajlagos késési idő az összforgalomban 1,7 perccel, a nemzetközi forgalomban pedig 4,5 perccel csökkent.

LÁNCSZEMEK

A teljesítményei alapján méltán megbecsült szocialista brigád vezetője nem volt sértődött — csupán haragos. Sértődésre nincs is oka: jól összeszokott kollektívája immár az arany fokozatot is többször kapta meg, ő maga megannyi oklevéllel, kitüntetéssel kérkedhet — s mostanság a keresetre sem panaszkodhat. Munkáját becsülik tehát, amire szüksége van, azt megveheti; elmondhatja: közel a negyvenhez — az alkotó évek dereka táján — elérte, amit célul tűzött. S mégis elégedetlen, haraggal szól arról, hogy olykor tehetetlennek érzi magát. Tehetetlennek, védtelennek az általánosításokkal szemben, amikor olyasmit olvasnak a fejére, amiben — úgy érzi — vétlen.

— *Vasutas vagyok, annak is születtem, apám, nagyapám is a MÁV-ot szolgálta* — érvelt, amikor ama általánosításokról beszéltünk. — *Én úgy nevelődtem, hogy a szolgálat mindenekelőtt való, s mégha szerecsengyerekek potyognak is az égből, a vasútnak mennie kell.* Soha nem finnyáskodtam, ha dolgozni kellett, álljon elém, aki nálam többet tett a szakmájáért . . . És mégis, néha pironkodom, amiért vasutas vagyok. Mert azt mondják egyes nagyokosok, hogy valaha a MÁV menetrendjéhez lehetett igazítani az órákat, ma pedig késnek a vonatok; azt mondják, hogy piszkosak a szerelvények, egyszer hideg van a kocsikban, máskor pedig elviselhetetlen a hőség és télen is ablakot kell nyitni; rámolvassák, hogy itt vagy ott udvariatlan volt a pénztáros . . . *szóval nem húzhatom ki magam büszkén, hogy nézzétek, emberek, én vasutas vagyok!* De hát tehetek én arról, ha valaki más trehány? Hibáztatható a brigádunkból bárki is, amiért a szomszédos városban egy másik brigád tagjai nem úgy dolgoznak és élnek, ahogy azt elvárnánk? Mondható úgy általában, hogy a vasutasok ilyenek vagy olyanok, amikor van közöttünk ilyen is meg olyan is?! . . .

Kísértetiesen emlékeztet e beszélgetés egy másikra. Egy — mitagadás — bukdácsolgató építővállalat termelési tanácskozásán hangzott el: az egyik ottani brigád több száz lakást adott át úgy, hogy a legkritikusabb szemlélő sem találhatott munkájukban kivetnivalót . . . s ők mégis szégyenkezni kényszerülnek. Mert önhibájukon kívül, késve kapták meg a munkaterületet, s ekkor már hiába túlóráztak, vállalták a szabad szombati műszakot, hiába dolgoztak le heteket a hónapos hátrányból, az épületek jó része mégsem készült — nem készülhetett! — el határidőre. S egyrészt megkapták a prémiumot, másrészt nem számolhatnak a nyereséggel; a vállalatnál megdicsérték őket — a termelési tanácskozáson részt vevő miniszteriális küldött pedig összevont szemöldökkel mordult rájuk: ennél a vállalatnál mindenkinek sokkal jobban kell dolgoznia.

Példát idézhetnék máshonnan is. Szólhatnék a kórházi ápolónőről, akinek éjszakai ügyelete során félszáznál több beteg ember gondját-baját kell enyhítenie, s roszszullét esetén egyidejűleg nem lehet itt is meg ott is; a taxisofőrről, aki soha nem vét a KRESZ előírásai ellen, mindenkor udvarias, mégis azt hallja lépten-nyomon, hogy *„a taxisofőrök életveszélyesen száguldoznak és csak a borravaló érdekli őket"*; de még az élsportolóról is, aki kora hajnalban edz, hogy jövőjére is gondolva reggel már valamelyik közép- vagy felsőfokú iskola padjában jegyzeteljen, a hétvégi versenyeken aranyat-ezüstöt hoz, és mégis azt hallja: *nálunk túlkényeztetik a sportolókat, ideje volna „megrendszabályozni" őket!* . . .

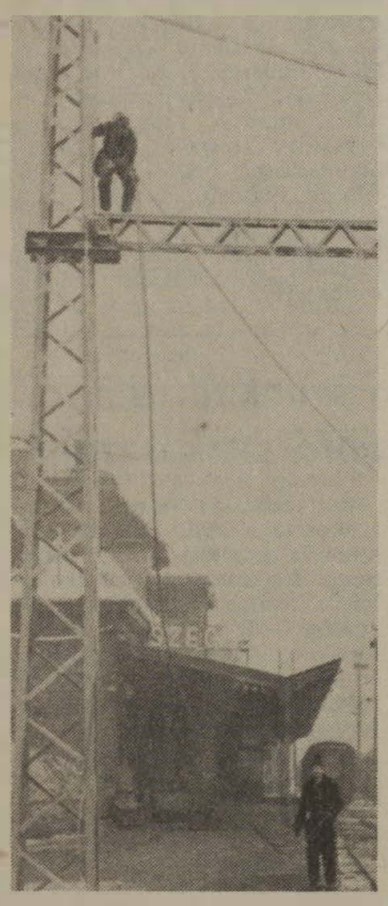
S korholja a sportoló, a taxis, a kőműves a vasutast (úgy általában); a vasutas a kőművest, a taxist, a sportolót (úgy általában); a kőműves a . . . Folytassam? Nem folytatom. Mert lám: *akarva-akaratlan, még én is — példa rá az előző mondat — általánosítottam.* „A" sportolóról, „a" taxisról, „a" kőművesről, „a" vasutasról szóltam. Pedig csupán egyesekről van szó, s merem remélni: az elenyésző kisebbségről. Ama kevesekről, akiknek mindenekelőtt saját házuk táján kellene seperniük, s ha ott már rend és tisztaság van, akkor tekinthetnének távolabbra is. Annál is inkább, mert lehet, hogy az ő rendetlenségük, nemtörődömségük miatt munkálkodhat kevésbé látványosan az, aki — megfelelő körülmények között — többre képes. E hosszú láncolatnak csupán egyetlen szeme legyen is gyenge, már kisebb a vonóerő (s ki mondja azt, hogy „elszakadt egy láncszem", amikor maga a lánc válik használhatatlanná?).

Mégis, mindezek ellenére: *nem mondom, hogy minden tőlünk telhetőt megtettünk,* ha saját feladatunkat látjuk el csupán (s sorra zakónkra tűzzük az ily módon kiérdemelt kitüntetéseket). Éppen mert egymásra utaltak vagyunk — az egyik vasutasbrigád a másikra, a vasutasok családja az építőkre és viszont —, társadalmi jogunk, de kötelességünk is a kölcsönös figyelem. *Hogy észrevegyük a gyenge láncszemet, s tegyük szóvá.* Segítő szándékkal, a mások iránti tisztelet hangján, önnön érdekünkben is.

Társadalmunk egészének jobbításáért.

Földes Tamás

Felsővezeték-szerelők — dermesztő hidegben



Befejezéséhez közeledik a Kiskunfélegyháza és Szeged közötti 60 kilométer hosszú vasútvonal villamosítása. A szerelők jelenleg Kiskundorozsma és Szeged közötti szakaszon dolgoznak. A munkát itt Lunczner Zoltán vezetésével a kiskunhalasi villamosvonalfőnökség kiskunfélegyházi kirendeltségének tíztagú felsővezeték-szerelő brigádja kezdte el novemberben. A decemberi és a januári időjárás próbára tette a szerelőket. A nagy hidegben nemegyszer akrobatikus ügyességgel mozogtak a zúzmarás huzalokon, a jeges oszlopokon. A többségében fiatalokból szerveződött brigád derekasan helytállt.

A munka jelenleg is a tervek szerint halad.

(Képeink a dermesztő hidegben folyó szerelést örökítették meg a nyílt vonalon és Szeged állomáson.)

(Zelman Ferenc felvételei)

Irányvonat Záhonyból Moszkvába

(Folytatás az 1. oldalról)

egy Záhonyból indított irányvonat köszöntötte. *Egy olyan szerelvényt állítottak össze, amely széles nyomtávú kocsikon 52 Ikarus autóbuszt szállított.* A lvovi vasútigazgatóság zöld utat biztosított az irányvonatnak, amely gyorsvonati sebességgel, két nap alatt tette meg az utat Moszkváig, de néhány autóbusz nem a szovjet főváros tömegközlekedését javítja, hanem Szibériába megy tovább, többek között Irkutszkba.

A záhonyi üzemigazgatóság és a kassai körzet vasutasai azt is vállalták, hogy tovább folytatják az eddig bevált gyakorlatot és fokozzák a közvetlenül széles kocsikba történő rakodást. A hagyományoknak megfelelően *Lenin születésének 112. évfordulóján kommunista szombatokat szerveznek Csap, Ágcsernyő és Záhony állomásokon.*

A Szovjetunió megalakulásának 60. évfordulója tiszteletére tett felajánlások között szerepel a nemzetközi szállítási tervek maradéktalan teljesítése. Ezenfelül vállalták, hogy fokozzák az elektromos energia és a dízelolaj-megtakarítást, s a határforgalomban a mozdonyforduló időt a múlt évihez képest átlagosan 0,1 órával csökkentik. A másik fél területén tartózkodó idegen kocsiknál pedig napi átlagban félórás megtakarítást irányoznak elő a munkaverseny során.

A szovjet, csehszlovák és a magyar vasutasok újabb versenyfelajánlását az érintett vasútigazgatóságok, illetve üzemigazgatóságok gazdasági és szakszervezeti szerveinek vezetői írták alá.

L. B.

Nyílt levél „K. J.”-hez

a Tessék csak flancolni! című cikk ürügyén

Kedves K. J.!

Ne lepődjön meg a barátságos megszólításon, bizonyára nem ilyenre számított. Én sem lepődtem meg cikkének olvastán, csupán azon, hogy az, szeretett lapomban megjelenhetett.

Teljesen érthető, miért nem írta alá a nevét. Elsősorban biztosan azért, mert a „flancos” ajtók keletkezésének körülményeit nem ismervén, azok árát is éppen a valóságos költség kétszeresében határozta meg. Másrészt minden bizonnyal azért, mert nincs tudomása arról, hogy a körzeti üzemfőnökségek a MÁV szervezeti korszerűsítésének új, rendkívül fontos egységei, amelyek több ezer ember munkáját irányítják és ellenőrzik nagy felelősséggel, egyre eredményesebben.

Nos, ezen korszerű vezetési szinten ténykedő politikai szervezetek és szakvonali vezetők számára biztosítani kell a normális munkafeltételeket, éppúgy, mint ahogy valamennyi dolgozó számára a satupadnál, vagy a mozdonyálláson is természetesnek tartjuk ezt.

Bizonyára tudja, hogy léteznek szolgálati titkok, amelyek nem tartoznak a folyosón ólálkodó hallgatózókra. A helyiségek hő- és hangszigetelése pedig legtöbbször egy azon műszaki megoldással érhető el legegyszerűbben

Elárulom Önnek — mert ez nem titok —, hogy a hatvani körzeti üzemfőnökség szükséges helyigényének kielégítését falbontások, nyílászáró-áthelyezések, burkolások, festések tömkelege helyett a leggyorsabban és legolcsóbban az ominózus ajtók kárpitozásával tudtuk megoldani.

Hogy hová kell párnázott ajtó, azt a gazdasági megfontolásokon túlmenően — hazánkban, szerencsére ma már — nem demagóg jelszavak alapján döntik el.

Mint már bizonyára látta, az üzemorvosi rendelő is kapott a „flancos” ajtókból. Kár, hogy az effajta igényükről csak az Ön cikkéből értesültünk. Bízom abban, hogy asztalilámpát is kapnak majd, mert a TEK igazgató főorvos is lelkes olvasója lapunknak, bár ahogy ismerem, Ő is szívesebben teljesíti az egyenes úton érkező kéréseket.

Elárulom még Önnek, hogy nagyon sok dolgozóval, vezetővel beszélgettem az üzemfőnökség területén a cikkéről és egyhangú felháborodással nyilatkoztak arról. Hogy miért? Mutatkozzék be és kédezze meg Őket! Ha ezt nem teszi és inkább irkálni óhajt a jövőben is, akkor illetékesektől szerezzen be reális információt és azt tegye közzé. Írásainkért ugyanis felelősek vagyunk. Ezt legtöbben így érezzük.

A nyomógombos, fényjelzős kilincs körüli fricskája egyébként hatásos! Ígéretes írói vénát sejtet a titokzatos két betű mögött.

Őszintén ajánlom, próbálkozzék a Ludas Matyinál. Először természetesen nem szerkesztői munkakörben, mert ugye ott is kárpitozott ajtó lenne és máskülönben legjobb tudomásom szerint Árkusék a humorban Karinthy óta nem ismernek tréfát. Vagy a jövőben hagyja el a művei végéről a monogramot is . . .

Nagy Alfréd

a miskolci vasútigazgatóság építési és pályafenntartási osztályának vezetője

★ ★ ★

A fenti levelet *Hernádi Istvánnak*, a miskolci igazgatóság vezetőjének kérésére tettük közzé. Bár ez a válasz eltér — az elsősorban tárgyilagosságot követelő! — nyilvánosságra hozott bírálatok megválaszolásáról szóló kormányrendelet követelményétől. Éppen ezért, no meg az egységes értelmezés és a helyes megítélés érdekében szerkesztőségünk is szeretne néhány észrevételt, reflexiót fűzni a levélben foglaltakhoz.

Azzal kezdjük, hogy a január 11-i számunkban megjelent glasszánkkal nem az igazgatóság egyik osztályát vagy a hatvani üzemfőnökséget vettük célba, csupán egy jelenségre akartuk felhívni az illetékesek figyelmét. *Sajnáljuk, hogy ezt a szándékunkat félreértették, amit az is bizonyít, hogy a válasz elsősorban a glossza szerzőjét próbálja pellengérre állítani, „jóindulatú” tanácsokkal ellátni.* A szerkesztőségek szuverén joga annak elbírálása, hogy a szerző kiírja nevét, vagy csupán monogrammal jelöli, glosszánál az utóbbi a gyakoribb.

A tárgyhoz semmiképp nem tartozó személykutatást ezzel lezárva azzal folytatjuk megjegyzésünket, hogy kezdettől tudunk az üzemfőnökségek létezéséről, sőt, rendeltetésükkel is tisztában vagyunk. *Ennél fogva azzal is egyetértünk, hogy „biztosítani kell részükre a normális munkafeltételeket”* éppúgy, mint valamennyi vasutasnak. Érdemes azonban elgondolkozni azon, hogy a jó szándékot néha mennyire elhomályosítja a túlbuzgóság. Mindezt tények bizonyítják. Hatvanban és máshol is.

A nemrég megalakult üzemfőnökségeink központjaiban ugyanis káprázatos gyorsasággal alakították ki a fényes irodákat, szerezték be a süppedő kényelem kellékeit. Ugyanakkor sok helyütt a dolgozók minimális szociális igényeit sem elégítették ki. A munkafeltételek nem éppen rózsásak a hatvani körzeti üzemfőnökség területén sem. Ékes bizonyítéka ennek a nemrég tartott, vezérigazgató-helyettesi szintű üzemszemlén jegyzőkönyvbe foglalt állapot. Erről különben előző — február 8-i lapszámunkban — beszámoltunk olvasóinknak, *„Elavult szociális létesítmények és műszaki-technikai feltételek”* címmel.

A párnázott ajtók védelmében tett arra a kijelentésre, hogy „léteznek szolgálati titkok, amelyek nem tartoznak a folyosón ólálkodó hallgatózókra”, csak annyit mondhatunk: *demokratikus alapokon nyugvó társadalmunkban nehéz elképzelni egy olyan állomási épületet, amelynek folyosóin vasutasok „ólálkodnak”, azzal a szándékkal, hogy szolgálati titkokat gyűjtsenek.* Ha igaz lenne ez, felmerül egy másik kérdés: milyen lehet ott az irányítás demokratizmusa, a munkahelyi légkör, ha tartani kell a dolgozók információs éhségétől! Meggyőződésünk azonban, hogy nem erről van szó. Csupán pontatlan fogalmazásról, pedig nekünk szánták a bölcs figyelmeztetést: *„Írásainkért felelősek vagyunk!”*

Az ajtópárnázás ellen, ahol ez indokolt, nincs kifogásunk, főként, ha az nem a hivatalok lakályosabbá tétele miatt indul. Ám napjaink mindenkit próbára tevő gazdasági „viharaiban” *nem hallottunk még arról, hogy ez tömegigény lenne.* Annál inkább beszélünk a takarékosságról, a hivalkodástól mentes életmódról, az ezzel összhangban álló munkakörülmények biztosításáról.

Az üzemfőnökségeket sem a hivatalok terebélyesítése miatt hozták létre. Sokkal inkább a hatékonyabb, áttételektől mentes irányítás, a szolgálati főnökségek összehangoltabb munkája érdekében. És ehhez hozzákezdeni — véleményünk szerint — párnázott ajtók és fontoskodó szavak nélkül is lehet.

A szerkesztőség

KÖSZÖNET A KRITIKÁÉRT

Kivizsgálta a panaszokat az Utasellátó

Lapunk január 25-i számában *A hírnév kötelez* és az *Egységkávé termoszból* című cikkeinkben több olvasó panaszát ajánlottuk az *Utasellátó* vezetőinek figyelmébe. A bírálat nyomán a vállalatnál megvizsgálták a panaszokat, s a szerkesztőségünkhöz eljuttatott válaszleveleket az alábbiakban ismertetjük:

„Megállapítottuk — írja *Trojnár József*, az Utasellátó Vállalat Baranya—Tolna megyei Igazgatóságának vezetője —, hogy az általunk üzemeltetett 1402. számú, Szombathely—Pécs közötti járaton *a büfékocsi nem megfelelő fűtéséért az ott szolgálatot teljesítő dolgozók voltak a felelősök. Velük szemben megfelelő felelősségre vonást alkalmaztam.* Tájékoztatásként megemlítem, hogy ezek a büfékocsik elavult, régi éttermes kocsikból lettek átalakítva, s fűtési rendszerük egyedi, vagyis nincs közvetlen kapcsolatban a szerelvény fűtésével. Ezenkívül berendezésük annyira elhasználódott, hogy a dolgozók legjobb hozzáállása esetén sem lehet ezeket a kocsikat megfelelő hőfokra felfűteni, így *a fűtési probléma végleges megoldása céljából felvettük a kapcsolatot a MÁV Pécsi Igazgatóság illetékeseivel.*”

Sinkáné Baán Katalin területi igazgató írja, az Utasellátó Bács—Csongrád megyei Igazgatóságától: *„Sajnos megfelel a valóságnak, amit Tóth Tibor tanácsos panasza nyomán közölt az újság a Kiskunhalason üzemelő egységünkkel kapcsolatosan.* Tudni kell azonban, hogy a megoldást hivatott elősegíteni a Belkereskedelmi Minisztérium vonatkozó rendelkezése, amely szerint szabadkasszás elszámolású egységeinket (mint például a kiskunhalasi melegkonyhás kisvendéglő) 1982. december 31-ig ki kell adnunk átalánydíjas szerződéses üzemeltetésre. A szóban forgó üzletünket azonban már harmadszor eredménytelenül hirdettük meg, holott szeretnénk, ha megfelelő jelentkező esetén március 1-ével kiadásra kerülne. *Az ott dolgozó stabil vezető többszöri bátorításunk ellenére sem pályázta meg a lehetőséget, mi több: néhány dolgozóval együtt — akik máshol találtak helyet maguknak — munkaviszonyukat vállalatunknál felmondták. Új dolgozókat nem is sikerült még felvennünk a helyükre.* Az üzem megszabott létszáma 15 fő, ennél fogva képzelhető, hogy a jelenleg még létszámban levő 7 dolgozó minden erőfeszítése sem elegendő ahhoz, hogy a szolgáltatás színvonala ne csökkenjen. Máskülönben *sem az állomáson levő üzletnek, sem az Utasellátónak nem áll érdekében a több milliós forgalom szándékos mérséklése, hiszen az árbevételi terv maradéktalan teljesítése mindnyájunk érdeke.*

Kérjük Tóth Tibor és minden kedves vendégünk türelmét, szíves megértését. Minden igyekezetünkkel azon leszünk, hogy a hiányozó létszámot feltöltsük, a nyitvatartási időt meghosszabbítsuk, végső soron szolgálatatásainkat és az ételválasztékot bővítsük.”

Németh István tudósítónk, *Komárom* állomáson szerzett kedvezőtlen tapasztalataival ellentétes értelmű megállapításokról számol be *Berend István* területi igazgató, *Tömöri Sándor* MÁV körzeti üzemfőnökhelyettes, *Csengel Béla* szb-titkár és *Tóth Attila* üzletvezető levele. Egybehangzó véleményük, hogy *a Komárom—Nógrád—Pest megyei Igazgatósághoz tartozó, Komárom állomáson üzemelő, 22. számú Bisztró — szakmai munkája és eredményei alapján —, az igazgatóság legjobb egységei közé tartozik.* Ezt a külső és belső szervek rendszeres ellenőrzései is alátámasztják. Nem véletlen, hogy *az üzem dolgozói jó munkájukért többször részesültek anyagi és erkölcsi elismerésben.*

„Ha valakinek kifogása van egy bizonyos szolgáltatással kapcsolatban — jegyzi meg levelében az üzletvezető —, ezt szóban vagy írásban bejelentheti, kellőképpen bizonyítva állításait. Ilyen esetben *a legszigorúbban járunk el azokkal szemben, akik üzletünk és vállalatunk hírnevét veszélyeztetik, de vissza kell utasítanunk a panaszt, ha megalapozatlan.”*

Ezzel szerkesztőségünk is egyetért.

A vállalat budapesti területi igazgatója, *Ertl Imre* az *Egységkávé — termoszból* c. cikkünk nyomán ezt írja: *„Megvizsgáltuk a Nyugati pályaudvaron tapasztalt kávéértékesítés hiányosságait. Az üzlet vezetőjét gépi főzésre és a kávé közvetlen értékesítésére utasítottuk. Termoszkávé eladása csak a gépek meghibásodásának esetére és a hibaelhárítás idejére korlátozódhat. Munkánkat segítő észrevételt ezúton köszönjük, s igérjük, hogy ellenőrzéseink fokozásával igyekszünk megelőzni a hasonló indokolatlan eseteket.”*

Kérdeztek – válaszolunk

Tóth Tibor kiskunhalasi olvasónk arra kért választ, hogy az éjszakai ügyeletért jár-e éjszakai pótlék?

A kérdés megválaszolásánál az ügyelet fogalmából kell kiindulni. Az ügyelet a készenlét sajátos változata. Lényege, hogy a rendes munkaidőn kívüli készenlét ideje alatt rendszeresen előfordulnak kisebb, rövidebb idejű munkák is, amelyek azonban nem töltik ki a készenlét (ügyelet) teljes idejét. *(Ez utóbbi esetben ugyanis túlmunkában történő munkavégzésnek minősülne).*

A 17/1979. (XII. 1.) MüM. sz. rendelet 35. §. szerint a nem fizikai dolgozók részére a kollektív szerződés ügyeleti díj helyett szabad időt biztosíthat. E jogszabályi felhatalmazás alapján rendelkezik így a MÁV kollektív szerződés 33. §. 3. pontja.

Az ügyeleti szolgálat ellenértékére nem alkalmazhatók a munka díjazására vonatkozó egyéb általános szabályok, így az éjszakai pótlékra vonatkozó rendelkezések sem, hanem az előzőekben említett speciális szabályokat kell alkalmazni. *Az ügyeleti szolgálat ellátásáért tehát éjszakai pótlék nem jár, hanem a dolgozó a rendes munkaidőből azonos időtartamú szabad időre jogosult.* Az emiatt kiesett munkaidőre pedig átlagkeresetet kell fizetni. Ha a szabad idő szolgálati okból nem adható ki, az ügyeleti szolgálatért óránként 15 forint átalány-jellegű díjazás jár.

Molnár Mihály váci olvasónk kérdezi: a vasutasok miért nem lehetnek a CSÉB tagjai?

A CSÉB az Állami Biztosító csoportos személybiztosítása, melyet önkéntesen, a munkahelyeken lehet kötni. A MÁV területén azért nem foglalkoznak a CSÉB-bel, mert a vasutasok a régi tradíciókkal rendelkező, az Állami Biztosítótól független, saját biztosító egyesületekkel rendelkeznek. Ezek a következők: *MÁV Alkalmazottak Első Biztosító Egyesülete, MÁV Általános Biztosító és Segélyegyesület, Vasutas Biztosító Egyesület, a Mozdonyvezetők és Vontatási Dolgozók Segélyegyesülete.* S mivel mind a négy vasutas egyesület kizárólag személybiztosítással foglalkozik, az Állami Biztosító a vasúti szolgálati helyekre — egy korábbi megegyezés alapján — nem terjeszti ki személybiztosítási rendszerét.

Terjed a magánszolgáltatás

— Ha megfizeti, elviszem Szajolba.

(Kesztyüs Ferenc rajza)

Fórum — ingázóknak

A Landler Jenő Művelődési Ház, a XV. kerületi művelődési központ és a veresegyházi Váci Mihály Művelődési Ház vezetői február 6-án fórumot rendeznek Veresegyházon. A fórum témái: *a bejárók gondjai, szociális körülményei.*

A kérdésekre a vezérigazgatóság és a budapesti igazgatóság illetékesei — köztük *Rékasi István* igazgatóhelyettes —, válaszoltak. Utána a művelődési intézmények művészeti csoportjai szórakoztatták a jelenlévőket.

A toll fegyverével...

Egy nyugdíjas vasutas leveléből

A Magyar Vasutast szorgalmasan olvasgatva, az utóbbi időben több cikkre ismét „felkaptam a vizet” — írja a szerkesztőségünknek küldött levelében *Rúzsa Pál* nyugdíjas. Szegedről. Utal például a január 11-i számban megjelent *Jólesne egy forró fekete* című írásra, s megjegyzi, hogy az abban vázolt esethez hasonlóval saját szolgálati helyén is találkozott. Munkahelyi vezetője annak idején megtiltotta beosztottjainak a kávéfőzést, de ő továbbra is főzette irodájában a kávét. Amikor pedig valaki szóvá tette, hogy az eljárás nem igazságos, a főnök kereken kimondta, hogy *„amit szabad Jupiternek, azt nem szabad másnak”.*

Nagyon elgondolkoztatott az is — folytatja a levélíró —, hogy a cikkben említett Miliásné harminc éve dolgozik a vasútnál. Ennyi idő megbecsülésre, körültekintő bánásmódra kell hogy kötelezzen mindannyiunkat, különösen ha fizikai munkakört tölt be az illető. *Sok vezetőnek mindjárt kevesebb lenne a gondja, ha nem kevés ilyen régi dolgozó lenne az irányítása alá tartozó munkaterületen. Ezek az emberek megérdemlik, hogy védelmükben szót emeljen az újság,* annál is inkább, mert ez a törekvés találkozik a legtöbb vezető helyeslésével és egyetértésével.

— Kérem a szerkesztőséget — fejezi be levelét a szegedi nyugdíjas —, hogy *a toll fegyverével harcoljanak bátran ezután is, mint ahogy eddig tették. Tárják fel a fonákságokat, leplezzék le a visszásságokat, a társadalmi rendünktől idegen megnyilvánulásokat, ezáltal is buzdítva a XII. pártkongresszus határozatainak a vasút előtt álló feladatoknak a végrehajtására.*

Megtartotta évi munkaülését a vasutas eszperantó szakosztály

A Magyar Eszperantó Szövetség Vasutas Szakosztálya január 23-án tartotta meg szokásos éves munkaülését. A munkaülésen a szakosztály irányítása alatt működő vasutas eszperantó szakcsoportok küldöttei vettek részt, de jelen voltak a szomszédos országok Vasutas Eszperantó Szövetségének képviselői is — *Ausztriából, Bulgáriából, Csehszlovákiából, Jugoszláviából* és az *NDK-ból.*

A vezetőség ismertette a szakosztály 1981. évi eredményeit és gondjait, majd részletesen foglalkozott a Nemzetközi Vasutas Eszperantó Szövetség (IFEF) 34. kongresszusának megrendezésével, illetve annak előkészítésével, amelyre 1982. május 2—8. között *Balatonfüreden* kerül sor.

A közgyűlés végül jóváhagyta a szakosztály 1982. évi költségvetési tervezetét.

Patay János

A járó betegek szolgálatában

Büfé a rendelőintézetben

A főváros egyik legszebb rendelőintézete a MÁV Kórházé, a Rudas László utcában. Itt található az Utasellátó kitűnően felszerelt, 365. számú büféegysége.

Dóra Jánosné üzletvezető és munkatársai arra törekednek, hogy a korszerű büfében bőséges áruválaszték és mindig friss áru legyen. Ügyelnek arra, hogy a keresett cikkek soha ne hiányozzanak. Ez elsősorban a hidegkonyhai és a cukrászati készítményekre és a virslire vonatkozik. Jól tudják, hogy csak gazdag árukínálat és figyelmes kiszolgálás mellett teljesíthet *a büfé havi 400 ezer forintos forgalmat.*

— *Panaszmentesen akarunk dolgozni* — mondta Dóra Jánosné, büfé vezetője — *és arra törekszünk, hogy jó munkánkkal mi is elősegítsük a betegek gyógyulását.*

Köszönet a gyógyító munkáért

Szeretnénk köszönetünket kifejezni *a Hévízi MÁV Szanatórium igazgató főorvosának, ápolóinak és az egész ott* dolgozó személyzetnek. 1981. december 6-tól 1982. január 8-ig voltunk a szanatóriumban. Az orvosok és betegek között a kapcsolat nagyon jó volt, ami már fél gyógyulást jelentett. A szanatórium minden dolgozója azon tevékenykedett, hogy az oda beutaltak minél otthonosabban érezzék magukat.

A személyzet lelkiismeretesen végezte munkáját. Igyekeztek mindent megtenni annak érdekében, hogy állapotunk jobbra forduljon. Azt az áldozatos, minden esetben szolgálatkész munkájukat szeretnénk megköszönni, amit értünk betegekért tettek. Úgy érezzük, hogy a beutaltak, amikor visszamennek munkahelyükre, gyógyult emberként végezhetik mindennapi munkájukat.

A Hévízi MÁV Szanatórium igazgató főorvosa és valamennyi dolgozója emberségből is jelesre vizsgázott.

Karsai Sándor
Debrecen

Fotópályázat

A Vasutasok Szakszervezete Országos Művelődési Központja megbízásából a székesfehérvári vasutas művelődési ház fotószakköre *országos színesdia-pályázatot hirdet* a vasutasok és fotószakkörök részére.

A pályázatra 5×5 cm-es nagyságú, kötetlen témájú színes diák küldhetők be. A legjobb pályaműveket díjazzák. Beküldési határidő: *1982. március 31.* Pályázati lapot a székesfehérvári vasutas művelődési ház fotószakkörétől postán vagy személyesen kell kérni.

Cím: *8000 Székesfehérvár, Fürst Sándor u. 74. Telefon: 11-512, üzemi: 02-43-42.*

A tettek emberei

Bemutatjuk a Ságvári Endre ifjúsági szocialista brigádot

Hatalmas fólia lepedőket lobogtat a februári szél a dunakeszi járműjavító II-es gyárrészlegének szekrénylakatosműhelyében. A nyitott ablakfelületre feszített fólia a munkaasztalok mellett dolgozókat védi. A helyiséget —, ahol nemrégen még szabad átjárása volt a huzatnak, s a szélnek — az alvázszerelőcsarnokból alakították át fedett műhellyé. Itt dolgozik a *Ságvári Endre* ifjúsági szocialista brigád. Tíz tagja közül, a legfiatalabb 24, a legidősebb 53 éves. *Bencsics Ferenc* brigádvezető a negyvenes korosztályhoz tartozik. A vasúti kocsik ajtajait javítják. A tönkrement, elhasználódott ajtók szétszerelése, felújítása figyelmes gondosságot, szakértelmet igényel.

A Ságvári Endre ifjúsági brigád

A legjobbak között

A szakszervezeti bizottságban, ahol a szocialista brigádokról érdeklődöm, *Bősz József szb-titkár*, és *Szekeres László* munkaverseny-felelős elismeréssel szólt a Ságvári Endre brigádról. *A legjobb kollektívák közé tartoznak* — mondják —, *szakmai és társadalmi munkájukra az üzem vezetői mindig számíthatnak.* Vállalásaikat példásan teljesítik, tavaly egyetlen hónapban sem végeztek 110 százalék alatt. Az évi átlaguk 115 százalék volt. Munkájukat mindig önmeózással adják át. A kommunista műszakokon teljes létszámban dolgoznak, újításaik a gazdaságosságra, takarékosságra, balesetmentes munkára irányulnak. Beadott nyolc újításukból ötöt elfogadtak. 1981-ben az üzemben 300 mázsa vasat, 9 mázsa alumíniumhulladékot gyűjtöttek. Vállalták, hogy a víz-, levegő-oxigén- és gázcsapokat ellenőrzik, megszüntetik a gépek üres járatát és megakadályozzák az energiapazarlást.

A brigád tíz tagjából kilencen társadalmi megbízatást látnak el. *Van közöttük szakszervezeti bizalmi, főbizalmi, párt- és KISZ-vezetőségi tag.* A múlt évben többen kaptak egyéni kitüntetést. Augusztus 20-a alkalmából pedig a városi tanácstól *„Érdemes Társadalmi Munkás"* elismerést kapott a brigád.

Szekeres László még hozzáteszi: — *a Ságvári Endre brigád tagjait az jellemzi, hogy szavak helyett munkájukkal, emberi magatartásukkal bizonyítják, hogyan kell a hármas jelszó egységét megvalósítani.*

A műhelyben, a brigád munkahelyén akkora a zaj, hogy hiábavaló kísérlet ott beszélgetni. A brigádvezető ezért egy közeli helyiségbe invitál:

— *Korábban itt dolgoztunk. Ez volt a műhely. El tudja képzelni?* — mondja.

Megvallom: nehezen. A tiszta helyiségben asztalok, padok, az ablakon függöny, a fal mellett világos, több fiókos szekrény, a falakon képek, rajzok.

— *Mi tüntettük el a műhely nyomait. Ahogy az alvázszerelő csarnokból javítóműhely lett, ezt rögtön átalakítottuk ebédlőnek. Még az ablakkereteket is átfestettük.* Most kellemesebb, otthonosabb a környezet. Nem igaz? Itt reggelizünk és aki táskából ebédel, azt is itt fogyaszthatja el.

Egy emberként

Bencsics Ferenc 32 éve dolgozik a járműjavítóban. Két évvel ezelőtt, amikor átszervezés révén az ajtójavító és a külső szerelő brigád egyesült, a műszaki vezetők olyan szakembert kerestek, akinek megfelelő üzemismerete és jó emberi kapcsolatai vannak. Így esett rá a választás. Azóta egy huszonkét tagú munkabrigád, s a Ságvári Endre ifjúsági szocialista brigád vezetője is. Mindezt *Takács Sándor* művezetőtől tudom, aki a kollektíva munkájáról így vélekedik:

— Korábban a brigádhoz csak az I-es gyárrészleg ajtójavítása tartozott. Az átszervezés óta — azonos létszámmal! — a II-es gyárrészleg ajtójavítását is el kell végezniük. A feladatokat olyan zökkenőmentesen oldják meg, hogy a vezetők csak elvétve értesülnek a problémákról.

Bencsics Ferencet faggatom:

— Az előző években nagyobb létszámmal dolgozott a szocialista brigád. Mi az oka a csökkenésnek?

— *Elég sok a bejáró, és ezek egy része nem tudja vállalni a többletmunkát. Márpedig a közös feladatokból — a körülményekhez mérten — mindenkinek részt kell vállalnia. Jelentkező akadna most is, de a jelölteknek előbb be kell bizonyítaniuk, hogy a közösségért tesznek is valamit.*

Ennek hiányát kifogásolták a szakszervezeti bizalminál is, akinek nyíltan a szemébe mondták: *többet vártak tőle, ezért nem javasolták tovább a tisztség betöltésére.* Helyette *Mikolai Ignácot* választották, aki ez év január közepétől képviseli a csoport érdekeit.

A brigádnak ma is vannak vidékről bejáró tagjai. A bejárás azonban nem jelent megoldhatatlan akadályt a tanulásban, a művelődésben és a társadalmi munkában. Tavaly például nyolc alkalommal voltak színházban, részt vettek az üzemi olimpián, a KRESZ-vetélkedőn, s közös kiránduláson, a József Attila Művelődési Központban működő szocialista brigádklub valamennyi rendezvényén. A gödöllői tekeverseny után a brigádnaplóba is bejegyezték: *népszerű játék, ha helyben is lenne ilyen pálya, sok embert hozna össze.* Üzemen belül, a bölcsődében, óvodában közel hétszáz, üzemen kívül — főleg a 3. sz. általános iskolában — százhúsz óra társadalmi munkát végeztek.

Sokan tanulnak

A brigád tagjai közül többen szorgalmasan tanulnak. *Dóka Ferenc* és *Nagy Imre* például hegesztői vizsgát tett, *Hantos Györgyné* pedig az általános iskola nyolc osztályának befejezése után, megkezdte a vasúti járműszerelő tanfolyamot. Hantosné egyébként a Ságvári Endre brigád egyetlen nődolgozója. A közép korosztályhoz tartozik, Vác környékéről jár az üzembe. Mint betanított lakatos, egy év óta tartozik a kollektívába, ahol a képzettebb munkatársak a tanulásban is segítik.

— *Nem a pénz miatt tanulok* — mondja —, *de ha a többieknek megvan a szakvizsgája, úgy érzem, nekem sem hiányozhat.*

Hantosné nem az egyedüli továbbtanuló. A sikeres hegesztői vizsgák után *Nagy Imre* a Dolgozók Esti Szakközépiskolájába iratkozott be, *Dóka Ferenc* pedig az MLEE második évfolyamát kezdte meg.

— Miért jár az egyetemre — kérdem.

— *Pártvezetőségi tag vagyok. Ebben a minőségben elengedhetetlen a magasabb politikai képzettség.*

Dóka Ferenc a múlt évben kiváló dolgozó és kiváló társadalmi munkás, Nagy Imre pedig a szakma ifjú mestere lett. Jellemző a brigád szemléletére, hogy az eseményekről, a naplóban így emlékeznek meg: *együtt örültünk az elismerésnek, és hasonló eredményeket kívántunk egymásnak.*

Az egyik munkaasztal mellett a 40 éves *Kollár Antal* dolgozik. Szakszervezeti főbizalmi, tíz bizalmi munkáját segíti. Mint ipari tanuló, huszonhat évvel ezelőtt kezdte az üzemben. Volt bizalmi, műhelybizottsági tag. A tíz bizalmi csoportba összesen százhatvan ember ügyes-bajos dolga tartozik. S aki nem elégedett a bizalmi munkájával, önállóságával és példamutatásával, a főbizalminál teszi meg észrevételeit.

Szocialista módon

— A közelmúltban volt ilyenre példa?

— *Igen. Főleg munkaszervezési intézkedésben és a differenciált bérezésben fordulnak elő vitás esetek.* Nehéz az emberekkel megértetni, hogy álhumánumból nem lehet fizetést adni. Tudom, hogy kellemetlen, de néha meg kell mondani: *ha nem dolgozol jobban, nem érdemelsz többet.* Persze az is előfordul, hogy a művezetőtől, a szakszervezeti bizottságtól, a munkavédelmi felelőstől vagy éppen a technológiai osztálytól kell segítséget kérni a dolgozók igazának védelmében.

A brigádban nincs ilyenről szó. Jól ismerik egymást, és ha lehet, maguk között mindent elintéznek. Komolyan veszik a hármas jelszó egységét. Szocialista módon dolgoznak, tanulnak, élnek. Bár magukról a naplóban egyszerűbb szavakkal fogalmaznak: *cselekedni jobban szeretünk, mint beszélni.*

Ez az indítéka, hajtóereje az elért eredményeknek.

Pálinkás Katalin

Új vállalkozás

Sopronban, a GySEV vámraktára területén 1979-től foglalkoznak nyersbőrök és bőrből készült késztermékek tárolásával. Tavaly a megrendelők kívánságára már szakszerű kezelést és szortírozást is vállaltak. Erre a célra a meglévő graboplast sátortetős raktárt használták fel.

Rusz Demeter vezetésével tavaly áprilistól szakképzett dolgozókból álló csoportot is létrehoztak. A bőröket fajta és súly szerint válogatják szét, majd összekötözik és villástargoncával bálákba rakják. Az előkezelt bőröket így hosszabb ideig is tárolhatják, anélkül, hogy azok minősége romlana.

K. A.

Kevés a szerszám és a szemléltető eszköz

A szakmunkásképzés gondjai Szegeden

A szegedi körzeti üzemfőnökség vontatási részlegénél évtizedes hagyományai vannak a szakmunkásképzésnek. A dízelmotor-szerelők utánpótlásáról folyamatosan gondoskodtak, s nem is akárhogyan. Most is 18 olyan fiatal szakmunkásuk van, aki nálunk tanulta meg a szakmát és az utóbbi tíz évben végezte el a szakmunkásképző iskolát.

Jelenleg, a kialakult képzési formáknak megfelelően két iskola biztosítja az utánpótlást. Az egyik a 600 sz. Ipari Szakmunkásképző Intézet, ahonnan a szakmunkástanulókat, a másik a *Bebrits Lajos* vasúti szakközépiskola, ahonnan pedig a szakközépiskolásokat fogadják szakmai gyakorlatra. *Ebben a tanévben öt vasúti járműszerelő és tizenöt dízelszerelő szakmunkástanulóval és 94 vasútgépész szakközépiskolással foglalkoznak.* A tanulók magas létszáma nehéz feladat elé állítja a vontatási szakembereket, a szakoktatókat, s nem utolsósorban a motorműhely dolgozóit. Hiszen rajtuk is múlik, hogy a leendő szakmunkások miként sajátítják el a szakmát, megszeretik-e munkájukat.

A két iskolából érkezők elméleti és gyakorlati tudása ugyanis különböző. Amíg a szakmunkástanulók a gyakorlati ismeretekből állnak jobban, addig a szakközépiskolások jó elméleti felkészüléséhez hiányos gyakorlati ismeretek párosulnak. A hiányzó ismeretek pótlásában a vontatási dolgozók segítenek.

A Bebrits Lajos Szakközépiskola tanulóinak folyamatos képzését együttműködési szerződésben is rögzítették. Ennek alapján az iskola által megadott tanrend szerint, hetente négyszer 7-től 14 óráig foglalkoznak a tanulókkal a vontatási telep motorműhelyében. Sajnos, bárhogy szeretnék, nem tudják maradéktalanul betartani az előírásokat. *Nem rendelkeznek a szakmunkásképzéshez megfelelő, korszerű szemléltető eszközökkel, valamint olyan tartalék alkatrészekkel, amelyeken a tanulók gyakorolhatnák az elméletben tanultakat.* Jó lenne például, ha mihamarább megkapnák az M—31-es mozdony leselejtezett motorját, az iskolai tematikában szereplő mechanikus főkapcsolót és más alkatrészeket. A szegedi vontatási telepen szívesen fogadnák a máshol felesleges, vagy nélkülözhető szemléltető eszközöket, munkadarabokat.

Gondot jelent a helyhiány is. A motorműhelyben egyszerre csak 15 gyereket tudnak foglalkoztatni. Ennek ellenére gyakran előfordul, hogy a szakmunkástanulók és szakközépiskolások képzésének ideje egybeesik. *Ilyenkor a szakközépiskolásokat a kisméretű tanműhelyben helyezik el, ahonnan szintén hiányoznak egyes szerszámok, szemléltető eszközök.* Sőt, a szakmához kapcsolódó munka biztosítása sem zavartalan. A vontatási szakmunkásképzés meglévő problémáin, gondjain csak a már régóta ígért új tanműhely építése segítene. Erre azonban még várni kell. S, hogy a szakmunkásképzésben addig se legyen fennakadás, arról a vontatási szakemberek, a diákok tanulását, felkészítését segítő tizennégy szakmunkás gondoskodik.

Gellért József

Munkásőrök köszöntése Hatvanban

A munkásőrség megalakulásának 25. évfordulója alkalmából a hatvani *Zalka Máté munkásőregység* jubileumi gyűlést tartott január 23-án a hatvani Cukor- és Konzervgyár kultúrtermében. A gyűlésen megjelent *Kézdl Sándor* közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes, *Hernádi István*, a miskolci igazgatóság vezetője, és ott voltak a csomópont gazdasági, társadalmi vezetői.

Az egységgyűlésen adták át az alapító tagok jubileumi jelvényeit, szolgálati érdemérmeit. Az ünnepség után a gyár KISZ-klubjában az alapító munkásőrök tiszteletére fogadást adtak, amelyen Kézdl Sándor és Hernádi István köszöntötte az aktív és a már leszerelt munkásőröket.

Munkásőrök találkozója

A budapesti igazgatóság pártbizottsága február 12-én ünnepélyes munkásőr-találkozót rendezett a központi szolgálat kultúrtermében. A baráti összejövetelre meghívták a négyszeres kiváló igazgatósági szakasz tagjait és hozzátartozóit, valamint az alapítókat is. A találkozón, amelyen Pady Géza, a pártbizottság titkára mondott ünnepi beszédet részt vett többek között Thurzó Károly, a munkásőrség országos parancsnokságának személyzeti osztályvezető-helyettese és Arató István, a VIII. kerületi, Vörös Csillag Érdemrenddel kitüntetett Asztalos János vasaszászlóalj parancsnoka is.

A jutalmakat Pady Géza adta át
Óváry Árpád felv.

Takaró Gergely diófája

„Hullajtja levelét az idő vén fája." Mindig eszembe jutott Arany János költeményének ez a sora, valahányszor megpillantottam Monori-erdőnél a vén diófát a tovairamló vonat ablakából.

Akár Pest, akár Cegléd felől utazott erre az ember, a hazai fák fejedelmét látnia kellett. Ott állt a vágányok közelében, a MÁV picinyke szolgálati épületének szomszédságában. A süvítő szél meg-meg rázta ágait, és keringve hulltak alá a sárga levelek. Egy méternél is vastagabb törzse a legnagyobb viharral is dacolt.

Monori-erdő megállóhely már 1860-ban tekintélyes forgalmat bonyolított le Cegléd-re, és Pest között, csakhogy akkoriban még *Csetneki puszta* néven emlegették.

A letűnt időkről a pilisi Beleznay-grófok hátrahagyott levelezései és kusza feljegyzései regélnek. A sárgult lapokat olvasgatván, véletlenül rábukkantam az uradalmi tiszttartó írásos jelentésére, amelyben munkájáról számolt be méltóságos gazdájának:

„A harmincz darab vágómarha Kis-Csetneki pusztán a bakterháznál szerencsésen waggonba tétetett és útnak indíttatott két szerződött hajtó emberrel a váczi püspöki uradalomba. A marhák bewaggonírozásában Takaró Gergely vasúti bakter is erősen buzgólkodott, ami által két ezüst váltópénz juttatásban részesült . . ."

A levélíró a továbbiakban beszámol arról, hogy a nevezett vasutas igen dolgos ember. Nemcsak tisztét látja el becsülettel, hanem jószerivel segít, ahol tud. Például *„számos gyümölcsfát is telepített a neki* és népes családja részére kihasított pusztarészen, s az idén is (1860-ban!) *diófácskát ültetett szolgálati háza mellé . . ."*

Hol van már e jóravaló ember és a jelentést író tiszttartó uram?! A vén diófa azonban még élne, és tovább dacolna a viharokkal, az évtizedekkel, ha ki nem vágják. Elfűrészelték büszke törzsét, mert közel volt a sínekhez és az elektromos vezetékhez. Még láthatjuk a bakterház mellett a földre döntve, de már nem sokáig. A vén diófát elszállítják.

Rakovszky József

UTAZÁS '82

Kiállítás a Néprajzi Múzeumban

1982 legnagyobb idegenforgalmi rendezvénye lesz a *Budapesti Tavaszi Fesztivál.* Ünnepélyes megnyitására március 19-én kerül sor a Duna Intercontinentalban. Kulturális rendezvények sorát tartják a fesztivál ideje alatt a Vigadóban, a Mátyás templomban, a Zeneakadémián. A Műcsarnok Nemzeti tárlatot nyit, a Vigadó Galériában *Amerigo Tot-kiállítást* rendeznek.

A Filmglóbus keretében nemzetközi és nemzeti fesztiválok díjnyertes alkotásaiból vetítenek rövidfilmeket és játékfilmeket a Szikra moziban, és még jó néhány fővárosi filmszínházban.

A fesztivállal egyidőben országos idegenforgalmi centrum működik majd Budapesten. Ez a nagy kiállítás hazai és külföldi utazási programokat kínál. Aki teheti, márciusban, a Néprajzi Múzeumban — a kiállítás színhelyén — megrendelheti a számára kedves külföldi utat vagy hazai programot.

Az *Utazás '82* nemzetközi kiállítás, hétvégi és több napos utak során ajánlja a Zalaidombság a Szatmári-síkságig. Országjáró programokat szerveznek az idegenforgalmi hivatalok és az utazási irodák: *az IBUSZ, a Cooptourist, a Volántourist, az Express, a Budapest Tourist, a Pegazus Tours, a Lokomotiv Tourist.*

A több szabadidő értelmes eltöltésére próbálnak jó ajánlatokat tenni a kiállítás résztvevői. Több nemzetközi rendezvény is kapcsolódik az Utazás '82 kiállításhoz, amelyek közül érdemes kiemelni, hogy Budapesten tartja majd ülését az Idegenforgalmi Világszervezet Európai Bizottsága, a WTO.

Szakszervezeti csoportgyűlések

A miskolci körzeti üzemfőnökség vontatási utazószemélyzetének szakszervezeti tagcsoportja január hónapban szakszervezeti csoportgyűléseket rendezett, amelyen 21 szakszervezeti bizalmi számolt be az elmúlt évben végzett tevékenységről.

A csoportgyűléseket követően január 26-án bizalmi értekezletet tartottak, amelyen két főbizalmi adott számot a végzett munkáról. A csoportgyűléseken a tagok több javaslatot, észrevételt tettek. Ezekről tájékoztatták a társadalmi és gazdasági vezetőket.

Sepsi Gyula

Vasutas élsportolók jutalmazása

A Vasutasok Szakszervezete és a MÁV vezetői a közelmúltban jutalmazással egybekötött fogadáson látták vendégül az 1981. év legeredményesebb vasutas sportolóit és vezetőit. *Dr. Balázs Ákos* osztályvezető röviden értékelte az elért eredményeket és meleg szavakkal köszöntötte a legjobbakat, majd a pénzjutalmak átadására felkérte *Szemők Bélát*, a vasutas-szakszervezet titkárát. Ezután *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes a MÁV vezetői nevében mondott köszönetet a jó eredményekért és újabb sikereket kívánt 1982-re.

A sportolók nevében *Maros Magda*, a BVSC olimpiai ezüstérmes vívója köszönte meg az elismeréseket.

Sportolóink második helyezése a nemzetek közötti pontversenyben

A *Nemzetközi Vasutas Sportszövetségbe* (USIC) tömörült tagországok legjobb vasutas sportolói a négyéves olimpiai ciklusban, 21 sportágban mérik össze erejüket, tudásukat, a férfiak és a nők részére külön-külön kiírt nemzetközi versenyeken.

A magyar vasutasok a szövetség megalakulása óta rendszeres résztvevői a versenyeknek, s teljesítményeikkel mindig a legjobbak között szerepelnek. Így történt ez 1981-ben is. A nemes hagyományok folytatásaként *Magyarország a nemzetek közötti pontversenyben az előkelő második helyezést érte el*, megelőzve olyan nagy és világhírű sportkultúrával rendelkező nemzeteket, mint a Szovjetunió és a Német Szövetségi Köztársaság.

Nem várt, vagy csak titkon remélt sikert hozott a magyar atlétikában is fémjelzett vasutas sportolók drezdai szereplése. *Legyőzték a hazai pályán verhetetlennek hitt NDK-csapatát és megszerezték az országok közötti második helyet.* Ez olyan fegyvertény volt, amely sokáig beszédtéma lesz szakmai berkekben.

A birkózók és a vízilabdázók évtizedek óta meghatározó szerepet töltenek be a versenyek végkimenetelénél. Most sem volt ez másként, bár sokkal nagyobb küzdelmekben, esetenként a bírói szubjektivitásokkal is megküzdve *a harmadik, illetve második hely kivívásával nagyban hozzájárultak a vasutassport újabb nemzetközi elismeréséhez.*

A Nemzetközi Vasutas Sportszövetség vezérkara minden évben a teljesítmények alapján értékeli a férfiak és négyévenként, összesítve a nők eredményeit. Az így kialakult országok közötti sorrendben, az első három helyezett tagország képviselőit meghívják Párizsba, hogy részükre az USIC-kongresszus keretén belül ünnepélyesen átnyújtsák a diplomát.

A magyar vasutas élsport eredményességét fémjelzi az, hogy az elmúlt években állandó résztvevői voltunk ezeknek az ünnepélyes aktusoknak, *s mint harmadik helyezettek egymás után kétszer vehettük át az ezzel járó bronz diplomát.* Az elmúlt évi eredmények alapján 1982-ben egy sokkal nemesebb fényű, ezüstösen csillogó diploma várja majd a Párizsba kiutazó, vasutas sportmozgalmunkat képviselő küldötteket.

A nemzetközi szövetség elnöksége és technikai bizottsága elkészítette, illetve jóváhagyta az 1982. évi versenynaptárt. *Az idén hét sportágban nyílik lehetőség arra, hogy válogatott csapataink újabb erőpróbákon bizonyítsák felkészültségüket, tudásukat.* Hét újabb alkalom annak bizonyítására, hogy a feltörekvő utánpótlás alkalmas a nagy elődök nyomdokait követni, hogy készek a nemzetközi porondon történő megmérettetésre.

Az asztaliteniszezők népes mezőnye (21 ország) *Svájcban* találkozik egymással. Csapatunk az esélyesek súlyával a vállán indul, de minden bizonnyal így is beváltja a hozzáfűzött reményeket.

Úszóink, akik *Bulgáriába* látogatnak, éppen Nyíregyházán kivívott harmadik helyükkel bizonyították, hogy újra felvehetik a versenyt a legjobbakkal.

A női tekézők *Csehszlovákiában* randevúznak egymással. Csapatunknak megvan a lehetősége, hogy javítson az eddigi eredményességén és dobogós helyezéssel térjen haza.

Kézilabdázóink az NDK-ban feledtethetik a négy év előtti balszerencsés bemutatkozást, amikor újoncként a 9. helyen végeztek.

A kerékpárosok találkozója a lengyel szövetség lemondása miatt még bizonytalan. Ha mégis létrejön, ők is előbbre léphetnek a korábban megszerzett 7. helyről.

A céllövők első alkalommal szerepelnek USIC-versenyen *Franciaországban.* A magyar bajnokkal *(Édes János)* felvonuló csapatunk kellemes meglepetést szerezhet a rangos nemzetközi mezőnyben.

Itthon *Szombathelyen* kerül megrendezésre a Nemzetközi Vasutas Női Röplabdabajnokság, amely 7. alkalommal kerül kiírásra. Hazai környezetben csapatunktól tisztes helytállást, a korábbi évekhez képest jobb helyezést várunk.

Sz. Gy.

HÍREK

— **Nyugdíjas-taggyűlés.** A hatvani körzeti üzemfőnökség önálló nyugdíjas csoportja február elején tartotta az év első taggyűlését, amelyen részt vett Piroska József, a körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának titkára is. Balogh László, a csoport elnöke ismertette az elmúlt évben végzett munkát és a soron következő feladatokat.

— **Találkozó.** A mátészalkai csomópont üzemi művelődési bizottsága február 9-én találkozót szervezett a Rózsa Ferenc munkásőr-zászlóalj kitüntetett szakaszával, amelynek tagjai többségében vasutasok. A fegyveres testület tagjai fegyverbemutatót tartottak.

— **Ismerkedési est.** A nagykanizsai vasutasok művelődési házának nyugdíjascsoportja január 30-án ismerkedési estet rendezett a gelsei nyugdíjascsoport tagjaival. A házigazdák üdítővel, szendviccsel várták a vendégeket. A művelődési ház néptánccsoportja szórakoztatta a jelenlévőket, majd a gelsei sramli zenekar is bemutatkozott. A két nyugdíjascsoport tagjai beszámoltak egymásnak életükről, programjaikról.

— **Újra értük.** Mint arról lapunk január 11-i számában is hírt adtunk, a Vasutasok Szakszervezetének Országos Művelődési Központja a Landler Jenő Járműjavító Művelődési Házában rendezett kiállítást a közelmúltban a vasutas rokkantak képző- és iparművészeti alkotásaiból. A kiállítás anyagát február 1-től, február 5-ig a szakszervezet balatonkenesei oktatási központjában is bemutatták.

— **Üzemlátogatás.** A Nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Ház nyugdíjascsoportja a közelmúltban üzemlátogatáson vett részt a Patyolat nagykanizsai üzemegységében. A vendégeket Kalmár Szilveszter főmérnök kalauzolta a korszerű gépekkel felszerelt üzemben.

— **Számítógép a fuvarozás szolgálatában.** Májustól számítógép segíti a záhonyi vasutasok munkáját. A kezelő személyzet tanfolyamon sajátítja el a gép kezelésének tudnivalóit, ezért január 25-én hat szakember utazik a gyártó nyugatnémet céghez kéthetes tanulmányútra.

— **Brigádvezetők tanácskozása.** A hatvan-salgótarjáni pályafenntartási főnökség szocialista brigádvezetői a közelmúltban tanácskozást rendeztek, amelyen értékelték az elmúlt évi versenymozgalom eredményeit. Egyben odaítélték a különböző brigádkitüntetéseket is.

— **Bizalmiak beszámolója.** A hatvan-salgótarjáni pályafenntartási főnökség szolgalati helyein a közelmúltban számoltak be választóiknak, az elmúlt évben végzett munkáról a szakszervezeti bizalmiak. Huszonhárom bizalmi értékelte többek között a termelést, gazdálkodást segítő munkát, az érdekvédelem terén kifejtett tevékenységet.

— **Nyugdíjasok találkozója.** A pécsi igazgatóság távközlési és fenntartási főnökségének gazdasági és társadalmi vezetői Dombóvár állomáson nyugdíjas-találkozót rendeztek. Az ünnepség után vacsorán látták vendégül a TFF-hez tartozó nyugdíjasokat.

Tárlat. A szombathelyi vasutasok Haladás Művelődési Háza képzőművészeti szakkörének kiállítása január 28-án nyílt meg a vasi megyeszékhely BM-szerveinek művelődési otthonában. A 35 tablóból álló bemutató ünnepélyes megnyitása után *Kuti Béla* rendőr-vezérőrnagy, megyei főkapitány látta vendégül a vasutas amatőr művészeket.

Vízilabda a Szőnyi úton

„Csak" egy remek csapat?

A BVSC felnőtt vízilabdacsapata 1981-ben hajszál híján országos bajnoki címet szerzett. Az utolsó mérkőzés (a Vasas elleni találkozó) negyedik negyedének utolsó percéig versenyben volt a gárda, a sorsdöntő pillanatban azonban a javunkra megítélt négyméteres a kapufán csattant... *„Csak" második lett a csapat.*

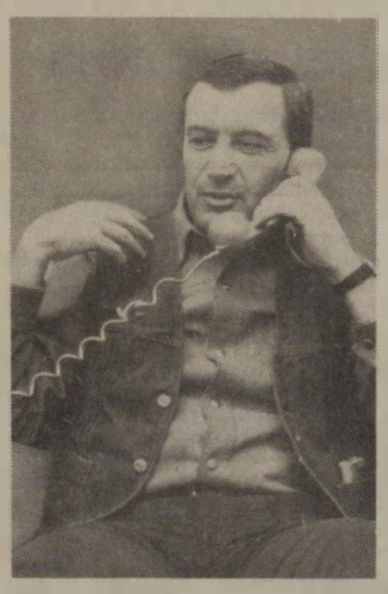
A szakemberek, a sportág ismerői így is az elismerés hangján beszélnek a vasutas pólóról. Joggal. A felnőtt csapat egyenletes fejlődését bizonyította ez az ezüstérem. Hiszen egy évvel korábban a harmadik, azt megelőzően a negyedik helyen fejezte be a bajnokságot az együttes. De nemcsak a „nagyoknál" — az alacsonyabb korosztályoknál is eredményesek a BVSC vízilabdázói. Tavaly például a bajnoksággal csaknem azonos rangú *Ifjúsági Kupában a második, a Serdülő Kupában pedig az első helyet szerezték meg...*

Dobogós helyen

— Szakosztályaink „háziversenyében", az asztalitenisz és a birkózógárda mellett, biztos dobogósnak számít a vízilabdacsapat — mondja *Vágvölgyi Mátyás*, a BVSC elnöke. — Ez természetesen azt jelenti, hogy a jó eredményekért cserébe a klub kiemelt támogatást biztosít számukra. *Én a saját nevelésű játékosgárda jó szellemének, valamint Gyarmati Dezső vezető edző szakmai hozzáértésének tulajdonítom a sikert.* Ha akadnak is kisebb-nagyobb zökkenők a csapat körül, minden remény megvan arra, hogy a medencén kívül is sínre kerüljön az együttes...

Aligha akad az országban még egy olyan vízilabdacsapat, amelynek valamennyi tagja — egyetlen kivételtől eltekintve —, saját nevelésű játékos. Sőt, a kivétel, a szolnoki *Bors László* is a Szőnyi úton érett válogatott sportolóvá... E szokatlan jelenség mögött nemcsak a széles alapokon álló utánpótlás-nevelés áll — arról is szólni kell, hogy az egyesület, a szakosztály vezetése hangsúlyt helyez a játékosok emberi, lelki nevelésére is. Aki a Szőnyi úton ismerkedik meg a vízilabdázással, az nemcsak a pólóhoz, hanem a klubhoz is ragaszkodik...

— *Amolyan kis szigetnek számít a BVSC a magyar vízilabdázásban* — magyarázza *Gyarmati Dezső* vezető edző. — Jól ismerem a magyar pólót, néhány helyen edzőként is megfordultam már, de azt állítom: *ma már sehol sincs ekkora összetartás, klubszeretet, mint itt...* Az eredményesség egyik magyarázata éppen ebben rejlik. Ezt a pedagógiai, lélektani pluszt próbáltam meglovagolni a felkészülés során. Azt hiszem, sikerült...



Gyarmati Dezső vezető edző

Az edző bizakodó

— Mit vár az új idénytől?

— *Dobogót remélek a csapattól. Nem leszünk túlságosan könnyű helyzetben, hiszen két válgatottunk, dr. Horkai és Bors katonai szolgálatra vonul be, ezért az új bajnokságban a Budapesti Honvéd színeiben játszanak.* Ennek ellenére bizakodó vagyok, hiszen akad a csapatban több tehetséges játékos, akiben benne van a klasszikussá érés lehetősége. Neveket hadd ne mondjak... Ami viszont egy kicsit aggaszt: *a serdülő korosztály mögött a legkisebbeknél igen nagy a lemaradás.* Ha hosszú távra tervezünk, már most javítani kell ezen.

Gyarmati Dezső vezető edző mögött hat szakember — köztük a főfoglalkozású *Sik László* — irányítja a BVSC vízilabdázóinak munkáját. Tevékenységüket, s így a szakosztály pillanatnyi felkészülését hátráltatja, hogy a Szőnyi úti sporttelep ötvenméteres medencéje fölé emelt sátor, akárcsak tavaly és tavalyelőtt, az idén is fölmondta a szolgálatot, így aztán a téli hónapokban alaposan leromlottak az edzési lehetőségek...

— Bázisszerveinktől, a MÁV-tól és a Vasutasok Szakszervezetétől ígéretet kaptunk arra, hogy jövőre már „dőlésmentes", igazi fedett uszodában gyakorolhatunk — tájékoztat *Gém Zoltán*, a szakosztály technikai vezetője, aki maga is aktív játékos. — Nagyon nagy szükségünk lesz erre, hiszen nemcsak a különböző korosztályos bajnokságokban szereplő csapatok felkészülése történik itt, hanem az úgynevezett előkészítő csoport beiskolázása is. Márpedig a legfiatalabbakra nagyon oda kell figyelnünk.

Így igaz. A háttér, az utánpótlás nevelésére akkor is hangsúlyt kell fektetni, amikor az első vonalban minden rendben megy. Nem szabad, hogy az érmek fénye elvakítsa az embert...

A csapat erősségei

A BVSC jelenleg a magyar vízilabdasport egyik legerősebb pillérének számít. Az együttesből pillanatnyilag öten tagjai a felnőtt keretnek: a hamarosan bevonuló *dr. Horkai* és *Bors* mellett *Heltai Csánk* és *Tóth Sándor*. Kitűnő játékosként jegyzik az egykori gólkirály *Kiss Csabát* is. (Jól szemlélteti a már említett klubszeretetet, hogy Heltai és Kiss a katonai szolgálat letöltése után visszatért a Szőnyi útra.) A junior világbajnokságon, illetve az Ifjúsági Barátság Versenyen is szerepelnek vasutas pólósok: *Dóczi, Matusik, Megyesi, Szileczky* — közülük Dóczi a VB gólkirálya, s egyben legjobb játékosa lett, Matusik pedig az IBV legjobb védőjátékosa címet nyerte el...

Mindez ellentmond a gyakran elhangzó megállapításoknak: *a Szőnyi úton nincsenek egyéniségek, „csak" egy összeszokott csapat.*

Persze, ha így lenne, az sem baj. Végeredményben a vízilabda csapatsport...

Pilhál György

MODELLEZÉS

A *MÁV Modellező Klub* január 16-án tartotta 1981. évi közgyűlését. Ezen jelen volt *Bánhegyi Ferenc*, a Vasútüzem Bizonsági Önálló Osztály vezetője, a klub tiszteletbeli elnöke; *Nyitrai József*, a XVI. ker. MHSZ vezetője; *Barcs László*, a MÁV Repülőklub titkára.

Horváth Ernő klubtitkár értékelte az elmúlt évi eredményeket és ismertette az 1982. évi feladatokat. Örvendetes tényként könyvelhető el, hogy a klubban az elmúlt évi 19 százalékról 47 százalékra emelkedett a 20 éven aluli tagok száma. A klub működéséhez szükséges anyagiakat a Vasutasok Szakszervezete, az az eszközöket és különféle fogyóanyagokat az MHSZ biztosította.

A klubban 3 szakosztály: *repülő, hajó és autós működik.* A klub 1981-ben 17 dobogós helyezést, 67 egyéb, összesen 84 helyezést értek el a klub versenyzői. Ebből kiemelkedik az úttörő Budapest Bajnokság első és harmadik helyezés, valamint a csapatbajnoki első helyezés. A felnőttek közül *Stefel Győző* Budapest és Országos Bajnokságot nyert, valamint negyedszer nyerte meg a Nyírség Kupa nemzetközi rádióirányítású műrepülő versenyt.

Sportbál Szolnokon

A szolnoki MÁV-MTE február 5-én rendezte az immár hagyományos, műsoros sportbálját a Tisza Szállóban, amelyen 250-en vettek részt. A műsorban *Boncz Géza, Lehr Ferenc* és *Farkasházy Tivadar* művészek működtek közre. Az éjfélkor rendezett tombolasorsoláson értékes tárgyaknak örülhettek a szerencsés nyertesek.

Motorcsónak-versenyzők jutalmazása

A *Magyar Motorcsónak Szövetségben* január 23-án jutalmat adtak át a legeredményesebb versenyzőknek. *Kaszás Mátyás* szövetségi kapitány értékelte a válogatott keret elmúlt évi eredményeit, majd ismertette az idei legfontosabb feladatokat. Kiemelte többek között a júniusban Vácon sorra kerülő Európa-bajnokságot és az augusztusban Szegeden megrendezésre kerülő világbajnokságot.

Dr. Kovács Ferenc, a Váci Vasutas SE versenyzője, tavaly a tizedik alkalommal nyerte meg a magyar bajnokságot, és a nemzetközi versenyeken is jól szerepelt. Szántha János főtitkár elsőnek neki adott át jutalmat. Tavaly ugyancsak jó eredményeket ért el, és szintén jutalomban részesült *Sebestyén István* is, a váciak másik tehetséges sportolója.

P. L.

Lakáscsere

Elcserélném Komáromban levő városközponti üzletsorok melletti földszintes kétszobás, komfortos, erkélyes, 55 négyzetméteres tanácsi lakásomat budapesti hasonlóra. Lehet vasutas dolgozó is. Minden megoldás érdekel. Cím: Stumfold Rudolf, 2900 Komárom, Mártírok u. 5/a. fsz. 1.

Elcserélném 51 négyzetméteres, két szoba, konyhás, kamrás — fürdési lehetőséggel — MÁV-bérlakást és 26 négyzetméteres szoba-konyhás, tanácsi lakást budapesti két szoba, összkomfortos tanácsi vagy MÁV-bérlakásra, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet a délutáni órákban a 345-462, munkaidő alatt a 27-77 telefonszámon: Zsitvay.

Elcserélném zuglói, zöldövezeti, 32 négyzetméteres, olcsó bérű, modern, összkomfortos tanácsi lakásomat 60 négyzetméter körüli, hasonló nívójú, összkomfortos MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet: Kiss Csaba, 842-584 órától és napközben a 49-46-os telefonszámon.

Elcserélném debreceni, központi fekvésű, MÁV nagyállomás melletti, III. emeleti tanácsi, két szoba összkomfortos, gázfűtéses, hideg-meleg vizes, nagy erkélyes lakásomat budapesti hasonlóra. Érdeklődni: Debrecen, Erzsébet u. 4. sz. Telefon: 18 órától a 25-245, vagy Budapesten 18 órától a 472-842.

Elcserélném budapesti két és fél szobás — a félszoba külön bejáratú —, étkezős, loggiás MÁV-bérlakásomat kisebb komfortos, különálló, kertes lakásra MÁV-dolgozóval. Kovács István, Budapest XV., Lenin u. 16/b. fsz. 2. 1155.

Elcserélném budapesti háromszobás komfortos, 100 négyzetméteres, telefonos MÁV-bérlakásomat kétszobás komfortos, vagy egyszobás, két félszobás komfortos bérlakásra. Érdeklődni lehet: Kiss István, telefon: 152-288, délután 6—8 között.

Elcserélném szolnoki egy, plusz két félszobás összkomfortos MÁV-bérlakásomat budapesti MÁV-vagy tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. Hármas csere is érdekel. Váry Ottó, Szolnok, Mátyás kir. u. 2. 5000. Telefon: 01-17-62 vagy 343-935.

Halálozások

Hosszú betegség után, életének 63. évében, január 27-én Szegeden elhunyt Olasz István ny. MÁV-főtanácsos.

1941-ben vették fel a MÁV-hoz órabéres-átalányos, majd különszerződéses napidíjas dolgozónak. A szakvizsgák letétele és a tisztképző elvégzése után Hódmezővásárhelyen volt forgalmi szolgálattevő.

A felszabadulás után pártmegbízatást teljesített a hódmezővásárhelyi Kokron kötszövő üzemben, ahol 1946-tól párttitkár, majd 1948-ban az államosítás után igazgatónak nevezték ki.

1949-ben visszakerült a vasúthoz. Előbb a szegedi igazgatóság politikai osztályán dolgozott. 1953-ban megbízást kapott a szegedi Vasútforgalmi Technikum szervezésére, beindítására. Az irányítása alatt álló középiskola a vasúti szakemberképzés bázisa lett. Tizenöt év után, 1968-ban megvált az iskolától és az igazgatóság katonai szállítási és szervezési osztályán csoportvezetőként dolgozott 1976 végéig, amikor megromlott egészségi állapota miatt nyugdíjba vonult.

Munkásságát több kitüntetéssel, köztük a Munka Érdemrend arany fokozatával, a Szocialista Munkáért Érdeméremmel, a Felszabadulási Jubileumi Emlékéremmel, a Haza Szolgálatáért Érdemérem ezüst fokozatával ismerték el.

★

Hatvankilenc éves korában meghalt Boldizsár Gyula, a békéscsabai pályafenntartási főnökség egykori dolgozója. Hosszú éveken át lapunk szorgalmas tudósítója volt. Aktív közéleti tevékenységéért, szerénységéért sokan tisztelték, becsülték. Még nyugdíjba vonulása után is többször fogott tollat, hogy hírt adjon a békéscsabai vasúti csomópont dolgozóinak munkasikereiről, gondjairól.

Boldizsár Gyulát február 4-én kísérték utolsó útjára a békési temetőben.

★

Január 24-én, 83 éves korában, hosszú szenvedés után elhunyt Veréb János nyugalmazott MÁV-főfelügyelő, a vezérigazgatóság egykori munkatársa.

Veréb János fiatal vasutasként a Délvidéken teljesített szolgálatot különböző beosztásokban. Később a Vasúti Főosztály dolgozója lett. Kitűnő szerb-horvát nyelvtudását hasznosítva nyugdíjasként vasúti szakcikkeket fordított. Szerkesztőségünknek is gyakori látogatója volt. Még halála előtt néhány hónappal is bekopogott az ajtón: hozta a jugoszláv lapok és folyóiratok vasúttal kapcsolatos cikkeinek magyar fordításait, kivonatait.

Temetése február 26-án lesz a Rákoskeresztúri Új Köztemetőben.

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
1139 Bp. XIII., Váci út 73.
Telefon: 497-950
Postafiók: 42. Budapest
Felelős kiadó:
dr. Jandek Géza igazgató
Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB 215—51628 32—775. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVI. ÉVFOLYAM, 5. SZÁM ÁRA: 1,30 FORINT 1982. MÁRCIUS 8.

A téesznek is előnyös *ha vasúton szállítanak*

A budapesti vasútigazgatóság kereskedelmi szakszolgálata a közelmúltban tájékoztatót tartott a vasúti áruszállítás előnyeiről az igazgatóság területén dolgozó tsz-ek szállításvezetőinek. Mint *Kucsera Károly* üzemviteli osztályvezető-helyettes elmondta: eddig három megyében hívták össze a tsz-ek szakembereit. A februárban tartott tanácskozásokon Pest megyéből 45, Komáromból 16, Fejér megyéből pedig 52 nagyüzemi gazdaság képviselője vett részt. Hasonló érdeklődést mutatnak Győr-Sopron, illetve Nógrád megye tsz-ei is.

A tanácskozásokon az igazgatóság kereskedelmi szakemberei adtak tájékoztatást a vasúti fuvarozás lehetőségeiről.

S. R.

Megemlékezés

A Vörös Hadsereg megalakulásának 64. évfordulója alkalmából ünnepi megemlékezést tartottak február 23-án a MÁV Gépjavító Üzem kultúrtermében, amelyen Sólét Sándor, az üzem pártszervezetének titkára mondott beszédet.

AZ ELNÖKSÉG NAPIRENDJÉN

Az ötnapos munkahét bevezetésének tapasztalatai

A vasutas-szakszervezet elnöksége február 18-án ülést tartott. A testület, az első napirendi pont keretében, a MÁV vezérigazgatójának előterjesztése, valamint szakszervezetünk közgazdasági és szociálpolitikai osztályának kiegészítő jelentése alapján az ötnapos munkahét bevezetésének kezdeti tapasztalatait értékelte. *Mindenekelőtt azt vizsgálta, hogy az ötnapos munkahétre történő átállás kezdetén hogyan és milyen módon érvényesültek a dolgozókat érintő munkaügyi szabályok? Merültek-e fel olyan problémák, amelyek esetleg soronkívüli intézkedést igényelnek?* Megvizsgálta továbbá azt is, hogy a vállalatok alaptevékenységének ellátásával, a szolgáltatások színvonalával kapcsolatban nincsenek-e olyan nehézségek, amelyek a népgazdasági igények kielégítését akadályoznák.

Mindkét jelentés megerősítette, hogy az áttérés a MÁV-nál, a GySEV-nél és az Utasellátó Vállalatnál alapjában véve zökkenőmentesen történt. Mind a dolgozókat érintő munkaügyi szabályok érvényesülése, mind a vállalati feladatok ellátása az előre kidolgozott programoknak megfelelően alakult. Ennek ellenére mindkét tevékenységi körrel kapcsolatban több olyan észrevétel érkezett, amelyek megoldását a testület szükségesnek tartja. Így például:

— az egészségre ártalmas munkakörülmények között és a három műszakos munkarendben foglalkoztatott dolgozók munkaidejének *heti 40 órában történő megállapítását* ami elsősorban a járműjavító és egyes építési területeken foglalkoztatott dolgozókat érinti;

— a helyi függelékek elkészítése során egyes üzemfőnökségek túl sok, míg mások túl kevés olyan munkakört írtak elő, ahol a dolgozóknak a munkaközi szünetet a munkaidőn belül kell biztosítani, ezért a függelékeket felül kell vizsgálni;

— *a vállalatok hét végi rakodási készsége tovább csökkent* és ehhez a vasutasok foglalkoztatásában is alkalmazkodni kell úgy, hogy a hét végeken, illetve az ahhoz kapcsolódó napokon teljes, vagy részleges üzemszüneteket kell tartani;

— a rugalmas munkaidő alkalmazásának lehetőségét — ahol annak feltételei legjobban adottak — meg kell vizsgálni és bevezetésének időszerűségét ettől függően mérlegelni kell,

— el kell készíteni és haladéktalanul ki kell adni a szabadságnapok kiadására vonatkozó *új eljárási szabályokat*, ami elsősorban az utazó és a forduló szolgálatos dolgozókat érinti;

— rendezni kell a forgalmi végrehajtó szolgálatban a szolgálat átadására és átvételére szükséges idő díjazását.

Az elnökség az előterjesztést és a kiegészítő jelentést elfogadta, egyúttal felkérte a vállalatok — MÁV, GySEV, Utasellátó — vezetőit, hogy a szervezési intézkedések végrehajtását továbbra is kísérjék figyelemmel és gondoskodjanak a programokban foglaltak végrehajtásáról.

Az elnökség ezután a budapesti területi szakszervezeti bizottság választások óta végzett munkájáról készült jelentést vitatta meg, majd kiegészítésekkel elfogadta. A szervezési és káderosztály jelentésében megjelölt feladatokat határozattá emelte, és megbízta a területi szakszervezeti bizottságot, hogy a feladatok végrehajtására készítsen intézkedési tervet.

A harmadik napirendi pont keretében a *rokkantak nemzetközi éve* akcióprogramjának végrehajtásáról készült jelentés került a testület elé. A társadalombiztosítási osztály kimutatása szerint ezen a címen *5,5 millió forint gyűlt össze* a MÁV Kórház és Központi Rendelőintézet számláján.

Az elnökség a jelentést elfogadta, egyben elismerését és köszönetét fejezte ki a vasutasok aktivitásáért, kezdeményezéséért, s a befizetett összegekért. *(A jelentésben foglaltakról, továbbá az anyagi eszközök felhasználásáról lapunk következő számában részletesen tájékoztatjuk olvasóinkat.)*

Nőnapi tűnődés

Az a néhány évvel ezelőtti, vitathatatlanul jó szándékú — és „kedvesnek" szánt — rendezvény számomra nem tűnt felhőtlennek. S arról sem vagyok meggyőződve, hogy nem támadtak-e hasonló kételyek — az ünnepeltekben. Nem érezték-e mesterkéltnek a felköszöntött lányok-asszonyok ama fejtetőre állított környezetet, amelyet — ha csupán néhány órára is — a tiszteletükre rendeztek olyanná. A nők napját ünnepelték a kultúrteremben, az alkalomhoz illő felirat fogadta már a bejáratnál a meghívottakat — a terített, fehérasztalok körül pedig férfiak sürgölődtek. Férfiak, kezükben tálcával — kötényben. E szolgálatkész legények között volt az üzem több felelős vezetője is.

A rendezők úgy érezték: *ezen a napon sikerrel cseréltek szerepet, és savanyú ember az, aki nem értékeli a játékos ötletet, a jó hangulatot.* Csakhogy a nők megbecsülése nem a játékos ötleteken múlik. Ahogy egyetlen asszony sem lesz attól egyenjogúbb, hogy nadrágot visel vagy — elvétve látni ilyent is — nyakkendőt köt, a férfiak sem tudhatják le kötelezettségeiket a női tennivalók időleges átvállalásával. Mert helyénvaló ugyan, ha otthon, a családban közös a teherviselés és egészséges a munkamegosztás — de a nőmozgalom célja elsődlegesen nem ez. Az asszonyok-lányok helyét a társadalomban más mérőeszközök minősítik. S e minősítés szerint még távol vagyunk attól a céltól, amelynek elérését *Clara Zetkin* (a Nemzetközi Nőszövetség 1907-ben megválasztott, első titkára) és harcostársai zászlajukra írtak.

Harcostársak voltak — mert harcolniuk kellett. Hogy kivívják helyüket a világban, hazájukban, hogy a férfiakkal egyenlő jogok illessék meg őket is —, s hogy a világon minden ember, nő és férfi egyaránt, egyenlő legyen. Papíron ugyan ma már a legtöbb országban törvény rögzíti az egyenlőséget — a választójogtól a munka szerinti bérezésig —, *a nők mégis hátrányosabb helyzetben vannak.* Kétszer olyan tehetségesnek kell lenniük, mint egy férfinak, hogy azonosak legyenek az esélyeik, ha felelős munkakör ellátásáról — vagy olykor akár ha munkába állásról van szó. Kétségkívül e téren mérhetők a megítélésbeli különbségek a polgári és a népi demokratikus államok között, *de a lehetőségek mindegyike még nálunk sem teremtődött meg.* Igaz, immár nem a szándékon van a hangsúly — inkább a több évszázados beidegződéseken. Nézzünk körül csupán saját házunk táján. Nagy figyelmet kívánó munkakörökben, a forgalmi szolgálattevők között megfelelően képviselteti magát a „gyengébb nem"; — de az üzemfőnökök vagy helyetteseik sorában . . .?

Kevés tehát a március 8-i kedvesség, formális a nőnapi virágcsokor — ha nincs mögöttük érdemi tartalom. S ha az esztendő más napjain nem érezzük át valamennyien, hogy — otthonunkban, munkahelyünkön, az élet minden területén — a jogokból és a kötelességekből egyformán részesedünk. Öt és fél millió magyar nő — és 5,2 milliónyi magyar férfi.

— földes —

Martonvásár után Monoron

Új feladatok előtt a debreceni építési főnökség

Amikor 1980-ban megfontolt döntés után az építési főnökség szervezeti felépítését megváltoztatták, senki nem tudta, hogy az elméleti elgondolások hogyan válnak be a gyakorlatban. Az első nagy erőpróbát a martonvásári pályakorszerűsítési munkák jelentették. A feladat nemcsak alapos szakmai felkészültséget, hanem körültekintő szervező munkát és jó együttműködést igényelt.

Széles Károly, a debreceni építési főnökség igazgatója a társadalmi szervekkel együtt, személyesen járt végig minden munkahelyet, és a dolgozókkal megbeszélte a feladatokat. Szóba került az is: hogyan viselik el a szokottnál mostohább körülményeket és a félmagyarországnyi távolságot, továbbá azt, hogy megbomlottak az összeszokott brigádok, meggyengült a munkaközösség összetartó ereje. *A Martonvásár térségében dolgozó debreceni pályamunkások, előmunkások, művezetők beváltották a hozzájuk fűzött reményeket, becsülettel helytálltak.*

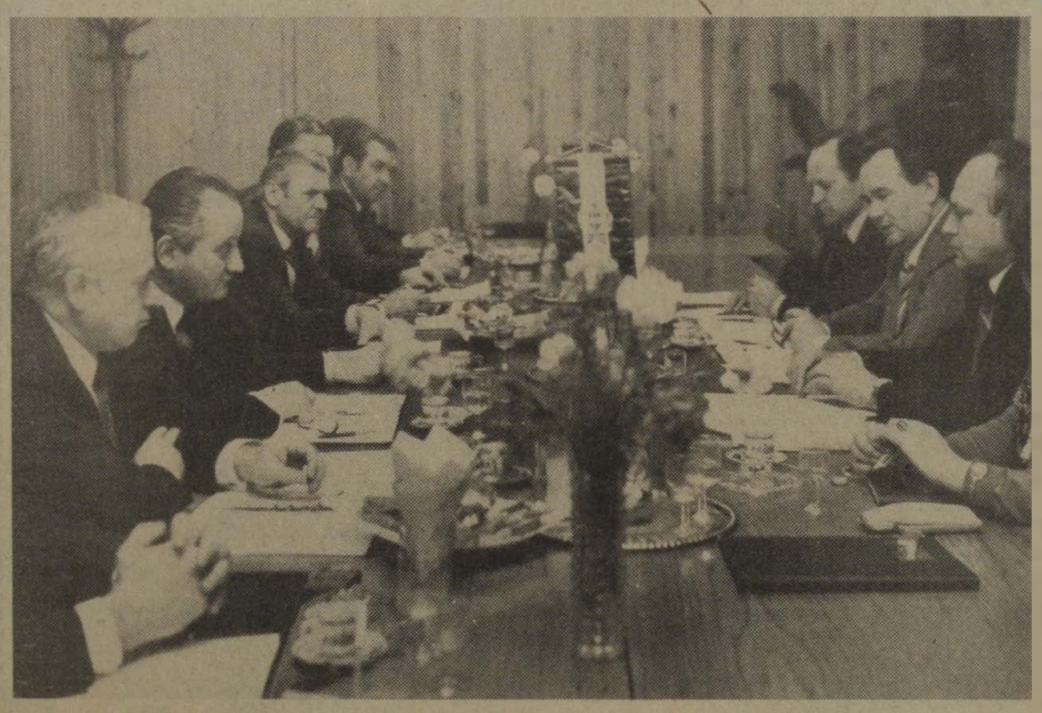
Az első nagy erőpróba után március 1-től, *Monor—Vecsés*, valamint *Kőbánya—Kispest* térségébe vonul fel a főnökség 100-110 dolgozóval és a gépállomás 30-40 dolgozójával. A Vecsés—Üllő állomások közötti balvágány cseréje és Kőbánya—Kispest állomások páratlan végének felépítmény és kitérő cseréje lesz a feladatuk. *Ezekkel a munkákkal párhuzamosan segítenek a budapesti MÁV Kórház felújításában is.*

G. G.

Pullai Árpád Szombathelyen

Február 15-én délután nyilvános pártnap előadója volt Szombathelyen *Pullai Árpád*, az MSZMP Központi Bizottságának tagja, közlekedés- és postaügyi miniszter. A tárca vezetője délelőtt a megyei vezetőkkel tárgyalt, majd a vasutasok Haladás Művelődési Házának zsúfolásig megtelt nagytermében időszerű gazdaságpolitikai tennivalókról tartott tájékoztatót. Érintette szűkebb környezetünk, a vasút problémáit és feladatait is.

Az előadás után a miniszter beszélgetést folytatott a megye közlekedési vállalatainak, köztük a vasútigazgatóság és a járműjavító vezetőivel.



Határforgalmi munkaverseny

Tizennyolc éve már, hogy a záhonyi üzemigazgatóság és a szovjet vasutasok uzsgorodi aligazgatósága szocialista munkaverseny-szerződést kötött. A verseny eredményét évente értékelik. Az elmúlt évi verseny értékelésére február 24-én és 25-én került sor Budapesten. A vörös vándorzászlót az idén az uzsgorodi aligazgatóság nyerte. A két vasút képviselői aláírták az 1982. évre szóló munkaverseny-szerződést is, majd Gulyás János vezérigazgató-helyettes átadta a vörös vándorzászlót a szovjet küldöttség vezetőjének.

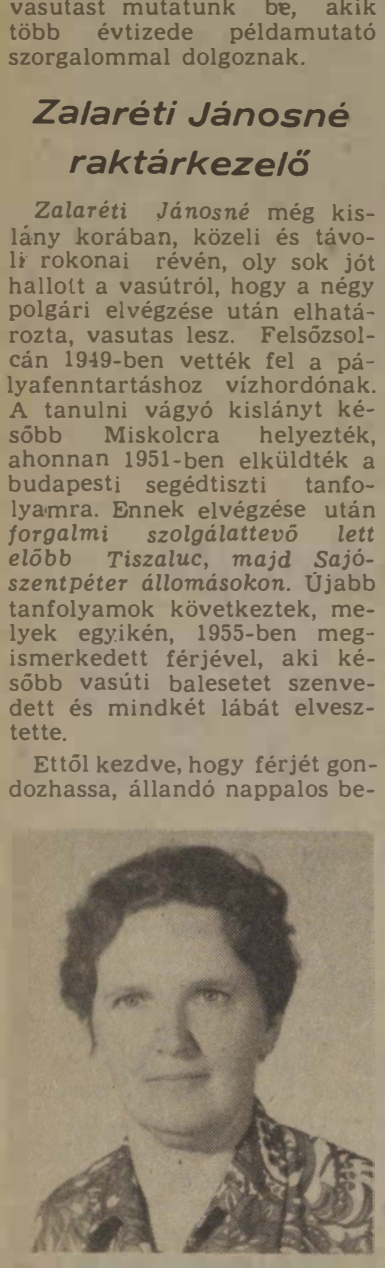
(Laczkó Ildikó felvételei)

Miskolci vasutas asszonyok

Hárman az ezernégyszázból

A miskolci körzeti üzemfőnökség létszámában közel 1400 nő dolgozik. Hatvan százalékuk törzsgárdatag. Nem egynek a vasút az első munkahelye. Közülük három olyan vasutast mutatunk be, akik több évtizede példamutató szorgalommal dolgoznak.

Zalaréti Jánosné raktárkezelő



Zalaréti Jánosné még kislány korában, közeli és távoli rokonai révén, oly sok jót hallott a vasútról, hogy a négy polgári elvégzése után elhatározta, vasutas lesz. Felsőzsolcán 1949-ben vették fel a pályafenntartáshoz vízhordónak. A tanulni vágyó kislányt később Miskolcra helyezték, ahonnan 1951-ben elküldték a budapesti segédtiszti tanfolyamra. Ennek elvégzése után *forgalmi szolgálattevő lett előbb Tiszaluc, majd Sajószentpéter állomásokon.* Újabb tanfolyamok következtek, melyek egyikén, 1955-ben megismerkedett férjével, aki később vasúti balesetet szenvedett és mindkét lábát elvesztette.

Ettől kezdve, hogy férjét gondozhassa, állandó nappalos beosztást vállalt és raktárkezelő lett *Felsőzsolcán.* Hamarosan bekapcsolódott a mozgalmi munkába, amit ma is végez, mert mindig szívesen segít az elesetteken, az arra rászorultakon.

A szakszervezeti bizottságnál 1959 óta, mint gazdasági felelős dolgozik. A helyi pártalapszervezetnek pedig 1978-tól a titkára. Társadalmi munkatársa a takarékszövetkezetnek, valamint 250 nyugdíjas vasutas ügyeit is ő intézi.

Zalaréti Jánosné tagja az ezüstjelvénnyel kitüntetett, *Haladás* szocialista brigádnak, amelynek tagjai a különböző szellemi vetélkedőkön mindig a legjobbak között végeztek.

Munkáját felettesei is értékelik. Eddig kétszer részesült *kiváló dolgozó* kitüntetésben és egyszer *vezérigazgatói dicséretben.*

— Az elismerés mindig jólesik — mondotta —, de talán mégis annak örülök a legjobban, hogy van, aki a férjem és az én munkámat folytatja. A fiamat ugyanis felvették a vasúthoz.

Zoller Jánosné oktatótiszt

Zoller Jánosné az érettségi után, 1950-ben Szegeden jelentkezett a vasúthoz. Amikor felvették, még nem gondolta, hogy egy életre eljegyezte magát a sínek világával.

A szegedi segédtiszti tanfolyam elvégzése után Sarkadkeresztúron lett forgalmista. Az 1954-ben elvégzett tisztképző után pedig a debreceni igazgatóság különböző állomásain teljesített forgalmi szolgálatot, *mígnem 1955-ben a Miskolc-Tiszai pályaudvarra helyezték.* Ott dolgozik ma is. Volt naplózó, külső forgalmi szolgálattevő, ügyeletes tiszt. 1971-ben elvégezte az oktatótiszti tanfolyamot, és azóta mint forgalmi oktató dolgozik.

Zoller Jánosné tagja a kétszeres *MÁV Kiváló Brigádja* címmel kitüntetett *Béke* szocialista brigádnak, akik a helyi Vöröskereszt-szervezettel közösen szerveztek egy 30 tagú *„életmentő brigádot".* A véradásoknál mindig lehet rájuk számítani. Egy forgalmi jellegű újító, valamint a brigád életét bemutató önálló kiállítást is rendeztek. Az Országos Béketanács a békemozgalomban kifejtett tevékenységükért, *„Béke Emlékplakett"* kitüntetésben részesítette a kollektívát.

Segítőkészségét a dolgozók gyakran igénybe veszik. Mint a Tiszai pályaudvar alapszervi párttitkára és a csúcsvezetőség tagja fáradhatatlanul dolgozik a közösség érdekében.

Többszörös *kiváló dolgozó,* ezenkívül rendelkezik a *Kiváló Vasutas,* valamint a *Közlekedés Kiváló Dolgozója* kitüntetéssel is.

Varga Istvánné szb-elnök

Fiatal kora ellenére nagy mozgalmi tapasztalattal rendelkezik *Varga Istvánné,* a miskolci körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának elnöke. Ahogy visszaemlékszik, már kisiskolás korában segítette, gyámolította társait. Mindig volt tanulópárja, örökösen szervezett valamit. A közösségi munka első tapasztalatait az ifjúsági mozgalmakban szerezte, ahol szívvel-lélekkel végezte a rábízott feladatokat.

Vasutascsaládból származik. Ezért nem véletlen, hogy a MÁV-nál helyezkedett el. Nem bánta meg. Tizenkilenc év alatt megismerte a fordulószolgálat nehézségeit, s mint társadalmi aktivista — munkavállalása kezdetétől — intézte az emberek ügyes-bajos dolgait. A hatvanas évek elején Eger állomásson KISZ szervező titkárként dolgozott, később tagja lett a városi KISZ-bizottságnak is. *Szerencsésnek tartja magát, mert életének fordulópontjai nem zavarták közösségi munkáját.*

Segítőkészségét, állandó tenni akarását hamar felismerték Leninvárosban is, ahol a család új otthont, lakást kapott. Szívesen emlékszik az itt töltött évekre, a jól összekovácsolódott vasutaskollektívára. Ahogy mondja: *egy-egy leterheltebb, nehezebb időszakban szíve ma is visszahúzza Leninvárosba.* Ide kötődnek sokoldalú társadalmi megbízatásai is. Először a nyugdíj-előkészítő albizottság vezetője, majd az szb gazdaságfelelőse, később titkára és a városi pártbizottság tagja lett. Ebben a minőségben szélesebb körű társadalmi aktivitást fejthetett ki. Nagyszerű sikerélmény volt számára, amikor a városi közlekedés fejlesztésére tett javaslatát megvalósították. Bár akkor is, azóta is találkozott

nehéz esetekkel, meggyőződéssel vallja: *nincsenek megoldhatatlan problémák.*

Férjével és két gyermekével tizenegy év óta Miskolcon él. A Tiszai pályaudvar létszámából ment gyes-re, s ez három évig szüneteltette mozgalmi munkáját is. Visszatérése után, 1980-ban főbizalminak választották, majd 1981 nyarától — a körzeti üzemfőnökség megalakulásától — az szb elnöki tisztséget tölti be.

Kisvárdai János
Pálinkás Katalin

Kézilányból kiváló szakács

Tavaly év végén vette át a Kiváló szakács kitüntetést *Molnár Károly* belkereskedelmi miniszterhelyettestől *Varga Istvánné,* az Utasellátó Vállalat 17-es számú szombathelyi üzemének konyhafőnöke.

— 1964-ben kerültem az Utasellátó Vállalathoz kézilánynak — mondja *Varga Istvánné.* — Öt évvel később szereztem szakmunkás-képesítést. 1977-től vagyok konyhafőnökhelyettes, illetve konyhafőnök. Eddig öt fiatal sajátította el tőlem a szakma fortélyait. Jelenleg is öt tanuló dolgozik a kezem alatt.

Konyhafőnöki kinevezése előtt nyolc esztendeig szakszervezeti bizalmi volt. 1967-től, hét éve pedig vezetője a konyhai dolgozók *Derkovits Gyula* szocialista brigádjának. Tevékenységét eddig több kitüntetés, köztük a Kiváló munkáért elismerés is fémjelzi.

Mindennél többet ér azonban számára az utasok dicsérete, amikor elégedetten nyilatkoznak az ízletes ételekről.

Sz. Jakab

Madár János:

Elhozzák a sínek

a messziség
szívdobbanásnyi
ütemét.

Arcod forradalmát,
meg-megcsillanó
örömét
szemednek.

Ötletes reklám

Az Utasellátó Vállalat mozgószolgálata 10. számú, Nyugati pályaudvari üzemének dolgozói a mérsékeltebb szeszforgalom miatt csökkent bevételek pótlására figyelemre méltó kezdeményezést vezettek be a bisztrókocsikon.

Ízléses ábrákkal és rajzokkal hívják fel az utazók figyelmét a tea és kávé fogyasztására. A bisztrókocsik eladási részének falain képek és rajzok egész sora kínálja a megrendelhető ételeket és szeszmentes italokat.

A koncertmesternő búcsúja

A koncertmesternő, *Zareczkyné Szeptlőrinczy Mariann* a közelmúltban búcsút vett a MÁV Szimfonikusoktól. A nagy sikerű Bartók-centenáriumi hangverseny végén, a zenekar nevében *Masopust Rezső,* a másik hangversenymester, majd *Oberfrank Géza* vezetőkarnagy köszönte meg a több mint három évtizedes zenekari munkát. Nem hiányzott a közönség csokra sem: valaki, a hangversenyek szorgalmas és lelkes hallgatói, személyes tisztelői közül gondolt rá.

1949. augusztus 15. óta megszakítás nélkül aktív tagja volt a MÁV Szimfonikusok Zenekarának. Művészsorsa ehhez az együtteshez kötötte, velük küzdötte végig a kezdés — ma már alig elképzelhető, de annak idején annál nehezebb — éveit, s velük érte el a siker jóleső, de egy művész számára megnyugvást, megelégedettséget soha nem jelentő csúcsait.

Életében, családjában a vasutas múlt és a zene szeretete tradíció. *S Zareczkyné hihetetlenül ragaszkodik a hagyományokhoz.* A múlt tisztelete és maradéktalan vállalása ad neki ma is határozott erkölcsi, emberi tartást.

Édesapja a bátaszéki vasutas pályaorvos, majd ellenőrző főorvos, ma 86 évesen és egy súlyos baleset után is fiatalos lendülettel műveli a zenét. Hetente együtt játszanak két hegedűre írt vagy átdolgozott műveket, s rendszeres az a vonósnégyes is, amelynek prímása a papa, második hegedűre leánya, s ketten a MÁV Szimfonikusok közül egészítik ki a kis kamaraegyüttest.

A koncertmesternő kisgyerek kora óta hegedül, s tehetsége hamar a magasabb zenei képzés felé irányította. Bár a polifóniával már a bátaszéki dalárdában megismerkedett, első maradandó — és egy életre szóló — zenei élménye a Zeneakadémiához fűződik. Mint elsőéves hallgató részt vett az akadémiai énekkar munkájában is, ahol *Ádám Jenő* — korának talán legnagyobb oratóriumdirigense és értője betanításában Händel: *Dettingeni Te Deumát* adták elő. Händel művészete szinte áttekinthetetlen őserdeje egy gigantikus teremtőfantáziának, amelynek legfőbb ereje a sugárzóan egészséges formálóerő, a monumentális drámai koncepció s egy bőségesen áradó minden színben, fényben, természeti képben elmerülő költői képzelet. Azóta is *Bach, Corelli, Vivaldi* s a barokk zene áll hozzá a legközelebb, de mindenekelőtt *Händel.* Ezzel búcsúztak tőle munkatársai, a MÁV Szimfonikusok is, a bensőséges, de annál őszintébb hangulatú házi ünnepségen. Találó meglepetés, stílusos figyelmesség volt ez a búcsúzó művésznő számára.

Szentlőrinczy Mariann több mint 30 évet töltött közöttük, s ezalatt az utolsó zenekari helytől az elsőig emelkedett. Mint szólistának, zenekari tagnak, majd 1976-tól, mint hangversenymesternek egyaránt egyik legjellemzőbb — s mindannyiunk számára legtanulságosabb — tulajdonsága volt a felelősségérzet. Felelősség a szerző és a mű iránt, *mert remekműveket csak jól, sőt kitűnően szabad előadni.* Mindig valami belső feszültség hajtotta, a fellépés izgalma az utolsó koncertig sem hagyta el, egyszerűen nem volt képes csak rutinból játszani. Mindig felkészülten, de az aggódó szorongás izgalmával foglalta el helyét. Aggódott az előadás sikeréért, művésztársaiért, a szólistákért, az egész zenekari együttesért, a hangzás biztonságáért és harmonikus szépségéért.

Amikor zenekari munkájának zenitjére ért, akkor vett búcsút a művészpályától. *Maria Caniglia,* a néhány éve elhunyt, de korának talán legnagyobb szopránénekesnője volt a példa, aki szerint: *„Inkább azért zokogjon a közönség, hogy elmegyek, sem minthogy sajnálják, hogy énekelek."* Mindenesetre nagy erkölcsi erő kell hozzá.

A koncertmesternő nyugdíjba ment. Az idén már csak hallgatóként találkozunk vele a Vigadóban, a Zeneakadémián, az Operában — de mindenekelőtt a MÁV Szimfonikusok hangversenyein. Nyugdíjaséveit a művészi elégedetlenség ma is sodró erejű ambíciója mellett, egyetlen gondolat teszi megnyugtatóvá, az, hogy tevékeny életében azt csinálhatta, ami a hivatása, mi több; elhivatottsága volt: *a művészet, a zene alázatos — éppen ezért felemelő — szolgálata.*

Dr. Csillag Ferenc

A KOSSUTH BRIGÁD MUNKÁJA

Képes album Hajdú-Bihar megye vasúti közlekedésének történetéről

Január 7-én *dr. Gyarmati Kálmán,* a debreceni Kölcsey Művelődési Központ igazgatója 2500 forint jutalmat és elismerő oklevelet adott át a debreceni igazgatóság tervgazdasági és műszaki fejlesztési osztályán dolgozó *„Kossuth"* szocialista brigádnak.

— A vasútigazgatóság szocialista brigádjai közül egyedül a Kossuth kapott ilyen elismerést. Mivel szolgáltatok rá? — kérdezem *Szabó Gergelyt,* a brigád vezetőjét.

— A múlt év februárjában beneveztünk a *Korunk valósága* kulturális vetélkedő kísérletképpen indított önművelődési tagozatára.

— Vetélkedőn nem is kellett részt vennetek?

— Nem! Akik ebbe a tagozatba beneveztek, vállalniuk kellett, hogy egy év alatt önállóan feldolgoznak valamilyen kulturális vagy egyéb témát, és azt az év végén bemutatják az értékelő zsürinek. Mindenki azzal foglalkozhatott tehát, amihez legtöbb kedvet érzett. *Mi a Hajdú-Bihar megyei vasúti közlekedés kialakulását és fejlődését választottuk.*

— Ebben a témában készítettetek szakdolgozatot?

— *Nem szakdolgozatot, hanem egy képes albumot, amit oldalanként szétszedve kiállításként is be lehet mutatni.* Azért választottuk ezt a műfajt, mert fő célunk a szemléltetés volt. Így a képek és másolatok segítségével, a képaláírások és a tömör kísérőszöveg áttanulmányozásával mindenki pontos képet kaphat a vasút kialakulásáról, fejlődéséről Hajdú-Biharban.

— Hogyan készült az album?

— Brigádunkból kilencen vettünk részt a munkában. Egyik munkatársunk, a Hajdú-Bihar megyei Levéltárban böngészett hónapokon keresztül, volt, aki a megyei könyvtár régi folyóiratai, hírlapjai között búvárkodott, mások felkeresték a Közlekedési Múzeumot és más, a téma szempontjából érdekes múzeumokat. Természetesen, ahova lehetett, vittük a fényképezőgépet, és — többkevesebb sikerrel — fényképeztük a dokumentumokat, múzeumi tárgyakat. Egy munkatársunk feladata a fényképfelvételek és nagyítások elkészítése volt. Amikor úgy gondoltuk, hogy megfelelő mennyiségű anyag áll rendelkezésünkre, szelektálás és kiegészítés után összeállt az album.

— Van-e valami új, érdekes epizódja Hajdú-Biharban a vasút kialakulásának?

— Számunkra szinte minden új és érdekes volt. Az különösen meglepett bennünket, hogy a debreceni vasút megépítésének olyan neves szószólói voltak, mint brigádunk névadója, *Kossuth Lajos* és *Széchenyi István.* Kutatásaink közben egy nevezetes dátumra is rábukkantunk: az idén 125 éve, *1857. november 19-én futott be Debrecenbe az első vonat,* ekkor nyitották meg a Szolnok—Debrecen vonalat. A megnyitón részt vett Albrecht főherceg is.

— A közelgő jubileum alkalmából hogyan hasznosítjátok ezt a munkát?

— Amennyiben — az igéreteknek megfelelően — támogatást kapunk, november 19-re szeretnénk egy emlékkönyvet kiadni, ami erre az albumra támaszkodna. Szeretnénk továbbá több kiállításon bemutatni a vasút kialakulásának történetét Hajdú-Bihar megyében. Reméljük, sokan meg fogják nézni.

-s -r

A hordár nyugdíjba ment

Nyugdíjas búcsúztatót tartottak február 27-én a Keleti pályaudvar műszaki szakszolgálatának kultúrtermében. *Juhász Sándor* hordár végleg búcsút mondott a ma már ritkaságszámba menő foglalkozásnak. Az ünnepelt 42 esztendőt töltött a vasútnál. Pályamunkásként kezdte, majd később a kereskedelmi szakszolgálatnál dolgozott.

Juhász Sándor búcsúztatóján ott voltak a régi és a jelenlegi kollégák, a hordárok is. *Vasas László,* az szb tagja, valamint *Lázár József* állomásfőnök-helyettes méltatta az ünnepelt több mint négy évtizedes munkásságát, aki a korábbi foglalkozás ellenére tagja maradt az aranykoszorús *Béke* szocialista brigádnak.

Ihász-Kovács Éva:

Téli utazás — személlyel

Fehér kendőjét
a tájra teríti,
harangzúgású, csepp havak úsznak
a szívben,
ahol egy megkezdett dallamot
ringat a szél.
Szétrongyolt, szürkéskék
ernyő az ég,
alatta behavazott parcellák
bánata sír:
mekkora véső,
milyen radír,
micsoda technika kellene, hogy
kiirthatnánk a szomorúságot.
A csendben prizmás hópihe száll:
megfagyott párjára gondol,
tétován kuporog
a csont-ágak legtetején
egy madár.

Dr. Szekér Gyula Celldömölkön

Dr. Szekér Gyula, az MSZMP Központi Bizottságának tagja, az Országos Műszaki Fejlesztési Bizottság elnöke február 9-én látogatást tett Celldömölkön. Délelőtt a város különböző intézményeibe és üzemeibe látogatott. Délben Kálmán Jenőnek, a városi pártbizottság első titkárának a kíséretében a vasúti csomópontot kereste fel, ahol *Szabó István*, a körzeti üzemfőnökség vezetője adott tájékoztatást az ott folyó munkáról. Elmondotta az üzemfőnök, hogy a körzet áruszállítási tervét az elmúlt esztendőben több mint hét százalékkal teljesítette túl. A gőzvontatás aránya egy év alatt 16,7 százalékról 13,9 százalékra csökkent. Teljesítették a személyszállítási feladataikat is.

A tájékoztató után *dr. Szekér Gyula* a vendéglátók kíséretében megtekintette a fűtőház építési munkálatait, amelyen a padló alatti kerékeszterga került az érdeklődés középpontjába. Ellátogatott a dízeljavítóba, és az Integra Dominó rendszerű biztosítóberendezés működésével ismerkedett meg.

Dr. Szekér Gyulának a csomóponton tett látogatása a MÁV szociális épületben tartott nyilvános pártnappal fejeződött be. A vendég időszerű gazdaságpolitikai kérdésekről tájékoztatta a nagyteremben helyet foglaló vasutasokat.

Sz. J. I.

Németh István

SZÉLMADÁR

A kitekintés ablakából
erdők csendje lepelben
a pillanatokból
nyulak és őzek futnak
villognak barázdák
amint a vonat robog
kíséri szélmadár.

Százéves vasutas

A közelmúltban kedves ünnepségre került sor a mezőberényi szociális otthonban. *Székely András* bácsi 100. születésnapját ünnepelték.

Aradon született 1882. január 17-én. A vasút szolgálatába is ott lépett be 1905-ben. Előbb anyagkezeléssel foglalkozott, majd raktárnok, később az összes szakvizsga megszerzése után forgalmi szolgálattevő lett. Ebben a munkakörben szolgált később *Eszéken*, *Losoncon*, *Pozsonyban*, majd Mezőberényben. Hét évig fogadta és indította a vonatokat a mezőberényi állomáson, ahonnan 1942-ben ment nyugdíjba.

András bácsi, aki ma is jó egészségnek örvend, meglepően frissen idézi vissza a 60-70 évvel ezelőtti vasutaséletet. Arra a legbüszkébb, hogy vasúti pályafutása alatt nem volt balesete. *Nagyon szerette a vasutat, főleg a forgalmisták változatos munkáját* Ezért nevelte fiát is vasutasnak, aki jegyvizsgálóként dolgozott, s már szintén nyugdíjas.

Székely András bácsit 100. születésnapján a szegedi igazgatóság és a területi szakszervezeti bizottság képviselői is felkeresték, és átadták neki az igazgatóság. valamint a Vasutasok Szakszervezete jókívánságait és ajándékát.

(Gellért)

Otthonteremtő fiataloknak

Kamatmentes kölcsön családiház-építéshez

A szegedi igazgatóság vezetői, a területi szakszervezeti bizottsággal együttműködve, fontos szociálpolitikai feladatnak tekintik a dolgozók lakáshelyzetének állandó javítását. E tevékenységük során megkülönböztetett figyelmet fordítanak a dolgozók saját erőből történő lakásvásárlásának és családiház-építésének anyagi támogatására. Évről évre jelentős összegű kamatmentes kölcsönt adnak a dolgozók OTP-társasház- és munkáslakás-vásárlásaihoz, családiház-építéséhez, bővítéséhez. E támogatás nagyságára jellemző, hogy az első kölcsön adásától, vagyis 1969-től napjainkig 1700-an közel 86 millió forint kamatmentes kölcsönben részesültek.

Az otthont teremtők a kapott kölcsönt folyamatosan fizetik vissza a vasútnak. Többen már az utolsó részleteknél tartanak, illetve a korábban kapott támogatást visszatérítették. Ez utóbbiak közé tartozik *Nagy József* főpályamester, akinek munkahelye a mezőtúri I. főpályamesteri szakasz. Nagy József 1969-ben 31 ezer forint kamatmentes kölcsönt kapott, amely segítségével Mezőtúron családi házat épített. A vasút támogatását tavaly októberében már visszafizette, és a szegedi igazgatóság vezetőjéhez küldött levelében ezt írta: *„... kötelességemnek érzem megköszönni a tizenkét év előtti segítségnyújtást. Kamatként pedig a hátralevő tizenöt évi becsületes szolgálatomat szeretném adni ...”*

G J.

Tíz nap alatt 31 irányvonat

A Dél-Alföldön is döcög az előszállítás

Az elmúlt évek tapasztalatai alapján a szegedi igazgatóság kereskedelmi szakemberei még november elején megkezdték az előszállítások szervezését. Felkeresték a nagyobb mennyiségű árut fogadó vállalatokat és tájékoztatták őket a szállítási lehetőségekről, a kedvezményekről, továbbá arról a változásról, hogy a korábbi három helyett az idén, négy hónapig tart az előszállítás.

Az érintett vállalatok kedvezően fogadták a vasút megkeresését, amit bizonyít az is, hogy az elmúlt év végéig *17 fuvaroztatóval 803 ezer tonna áru szállítására kötöttek megállapodást.* Az első aláíró a DÉLÉP volt, amely 133 ezer tonna áru fogadását vállalta. Ez a vállalat az idén mintegy 600 ezer tonna áru szállítását tervezi, ennek 80—85 százalékát Kiskundorozsma rendeltetéssel adja fel.

A szerződések alapján a szóródó áruk közül a kavics rakodását is megkezdték, de közbeszólt az időjárás, s átmenetileg szüneteltetni kellett az irányvonatok indítását. A fagyok ellenére január végén a DÉLÉP már próbálkozott a szállítással, de a folymatos fuvarozás csak február elején indult. Az igazgatóság kavicsberakó állomásairól tíz nap alatt 31 irányvonat indult el a délalföldi megrendelőkhöz.

Gellért

Munkáskáderek a füredi SZOT-iskolán

Felkészülten képviselni a dolgozók érdekeit

A tizenkét emeletes, szupermodern balatonfüredi SZOT oktatási intézmény halljába lépve elcsodálkozik az idegen. Lenyűgözik a csillárok, a tompa fényű márványlapok és rézkorlátok, a bordó futószőnyegek, a lambériával burkolt falak. Azt hihetné az ember, hogy egy luxushotelba tévedt. Ebben a miliőben önkéntelenül elhalkul a látogató szava, amikor a portástól útbaigazítást kér. Én is csak az első emeleten levő igazgatói iroda előszobájában győződtem meg arról, hogy biztosan jó helyen járok. A tavaly ősszel átadott oktatási intézet egyik tanulmányi programfüzetét forgatva ötlik szemembe az idézet: *„Az öntudatos munkások számára nincs fontosabb feladat, mint hogy megértsék és pontosan megismerjék mozgalmunk jelentőségét.”* (Lenin).

Megtérülő befektetés

Ezt fejtegeti *Molnár György* igazgató is, az öthónapos munkáskáderképző tanfolyam kapcsán, amelynek hallgatói ottjártunkkor már a vizsgára készülődtek.

— *Ennek az alaptanfolyamnak — amely eddig a budapesti SZOT iskolán működött — a célja az, hogy hallgatóit felkészítse a politikai-mozgalmi feladatok eredményes ellátására.* A többségében fiatal, termelő munkát végző hallgatók öt hónap alatt megismerhették hazánk gazdasági, politikai, kulturális fejlődésének alapvető elméleti és gyakorlati kérdéseit, ízelítőt kaptak a nemzetközi munkásmozgalom történetéből, a szocialista erkölcs és életmód követelményeiből. A tanfolyam egyben a kétéves marxista középiskolai végzettséget is biztosítja

A káderképzőre küldött hallgatók ötven százaléka érettségizett és párttag. Legtöbbjüknek már szakszervezeti funkciója is van. Bizalmiak, központi vezetőségi tagok, területi küldöttek. Valamennyien nagy ambícióval, érdeklődéssel hallgatták az előadásokat, jártak a vitatkozásnak is teret adó konzultációkra.

— *A káderutánpótlás szempontjából is nagyon jó, gyorsan megtérülő befektetés lehet ez a tanfolyam* — jegyzi meg *Molnár György.* — Ha a továbbképzésre kiszemelt hallgatók kiválasztása céltudatos volt, és a tanfolyam elvégzése után is törődnek velük, akkor a hozzáértő szakszervezeti aktivisták utánpótlása kevesebb gondot jelent majd. Persze nem az a célunk, hogy az itt végzettek mindenáron függetlenített tisztségviselők legyenek.

Az iskola vezetőinek tapasztalata szerint az alapszervezetek a kijelölt hallgatókat nem tájékoztatták arról, hogy mi a tanfolyam célja és az öt hónap alatt sem érdeklődtek előmenetelükről, közérzetükről. Pedig bizonyára az iskola tanárai és a hallgatók is tudtak volna miről beszámolni.

— *Itt, ebben a környezetben jól érzik magukat a hallgatók* — mondja *Benke György,* a nevelési tanszék vezetője. — *Áhítattal lépnek e falak közé, mintha szentélybe jönnének. Mi is adunk a formaságokra Emlékezetessé teszünk minden tanfolyamnyitást. Szavalat, himnusz, ünnepi beszéd. E falak között, öt hónap alatt családi közösséggé kovácsolódnak az osztályok.*

Erről, és az öt hónap alatt szerzett tapasztalatokról beszélgettünk négy fiatal vasutassal.

Hegyesi Mihály, Kiskunfélegyháza állomás forgalmi szolgálattevője elégedetten nyilatkozik a Balatonfüreden töltött öt hónapról:

Élni a lehetőséggel

— Csodálatos ez az intézmény. Örülhet, aki itt tanulhat. A munkáskáderképző sok hasznos ismeretet ad, amely nélkülözhetelen a szakszervezeti munkában. Én egy huszonöt tagú csoport bizalmija vagyok. *Nálunk jó a kapcsolat a gazdasági vezetőkkel, de az a tapasztalatom, hogy a bizalmiak nem élnek a lehetőségekkel és sokan nem is ismerik a bizalmi jogait.* Több olyan határozat van, amiről én is csak itt, a tanfolyamon hallottam.

— Elégedett-e az oktatási programmal, az előadások színvonalával?

— Alapvetően igen, de szívesen tanultam volna például retorikát. Nekünk, mozgalmi embereknek jól kell tudni beszélni, érvelni, meggyőzni. Ezt gyakorlás nélkül nem lehet elsajátítani. Az osztályfoglalkozásokon tartottunk ugyan kiselőadásokat, de gyakrabban és következetesebben kellett volna élni ezzel a lehetőséggel.

Kovács Erzsébet, a székesfehérvári körzeti üzemfőnökség forgalmi szolgálattevője másfél éve bizalmi Székesfehérvár állomáson. Tizenhárom esztendeje vasutas.

— A bizalmiak szerepével, feladataival nem voltam tisztában. Csak itt a tanfolyamon döbbentem rá arra, hogy mennyi mindenről nem tudtam eddig; *sok bizalmi a szakszervezeti alapismeretekkel sem rendelkezik.* Én most már összefüggéseiben látom a bizalmiak szerepét és ezentúl biztosan eredményesebben tevékenykedek majd a mozgalomban — jegyzi meg.

Elmélet és gyakorlat

Ezt bizonygatja *Kulcsár Lajos*, a MÁV Hídépítési Főnökség villanyszerelője is, aki a központi vezetőség tagja.

— Én tizenkét éve vagyok bizalmi. Már van rutinom, tapasztalatom, de azért az itt tanult elméleti ismeretek nagyon hiányoztak. Most már nem lehet olyan könnyen leszerelni, hiszen tisztában vagyok a jogaimmal.

— A munkahelyén volt már konfliktusa gazdasági vezetővel?

— Konfliktushelyzet általában béremelésnél, jutalmazásnál alakul ki. Nálunk jó a munkahelyi légkör, de az idő közben már nyugdíjba ment művezetőnkkel gyakran vitatkoztam. Makacs ember volt. Többször előfordult, hogy elém tette a béremelési javaslat listáját. *Azt mondta, ne törődjek semmivel, csak írjam alá.* Ha nem értettem vele egyet, nem írtam alá. Emiatt gyakran vitatkoztunk, de általában én győztem.

Borsi Saroltának, a nyíregyházi körzeti üzemfőnökség forgalmi szolgálattevőjének is van tapasztalata a szakszervezeti munkában. Bizalmi, tszb- és SZMT-küldött, központi vezetőségi tag. Tapasztalat alapján mondja:

— *Sajnos a gyakorlatban nem mindig úgy van, ahogy azt itt tanultuk. Véleményem szerint a bizalmiak oktatásával többet kellene törődni. Csak a jól informált, sokoldalúan képzett bizalmi képviselheti sikerrel a dolgozók érdekeit.* A mi szolgálati helyeinken nincs harag, vita akkor, ha egy bizalmi mást javasol, mint amit béremelés vagy jutalom kapcsán a gazdasági vezető előterjesztett. Azt hiszem ez az alapja a jó munkahelyi légkörnek és az üzemi demokráciának. Én nem nagy kedvvel jöttem ide — főleg a távolság miatt —, de nem bántam meg. Sokat tanultam és jól éreztem magam, hiszen itt valamennyien úgy éltünk, mint egy nagy család.

Kaszala Sándor

Szakmunkástanulók versenye

Az Utasellátó Vállalat minden év első negyedében megrendezi a másod- és harmadéves felszolgáló, szakács, cukrász és vendéglátóipari eladó szakmunkástanulók országos versenyét. Az idén 44 másod- és 34 harmadéves, összesen 78 tanuló adott számot tudásáról. A zsűriben helyet foglalt vendéglátóipari szakemberek elismeréssel szóltak a tanulók munkájáról, felkészültségéről.

A verseny legjobbjait megillető díjakat és okleveleket Juhász Józsefné, a vállalat személyzeti igazgatója adta át.

(Skoda László felvételei)

Fiatalok fóruma ◊ Fiatalok fóruma ◊ Fiatalok fóruma ◊ Fiatalok fóruma

Zöld utat az új kezdeményezéseknek!

Harminc küldött kapott szót a vasutas fiatalok országos parlamentjén

Február 26-án, a Landler Jenő Járműjavító Üzem művelődési házában rendezték a III. országos vasútas ifjúsági parlamentet, amelyen 220 küldött vett részt. A tanácskozást *Gulyás János*, a MÁV vezérigazgató-helyettese nyitotta meg. Köszöntötte a megjelenteket, köztük a meghívott vendégeket: *Urbán Lajos* közlekedés- és postaügyi minisztériumi államtitkárt, *Tolnai Ildikót* és *Szemők Bélát*, a vasútas-szakszervezet titkárait, *Dávodi Istvánnét*, a SZOT ifjúsági bizottságának elnökét, *Tranyák Józsefet*, a KISZ KB képviselőjét és *Bersényi Ivánt*, az állami ifjúsági bizottság osztályvezetőjét.

Ezután az írásban kiadott beszámolóhoz *Szücs Zoltán* vezérigazgató fűzött szóbeli kiegészítőt. Bevezetőjében értékelte az elmúlt évben tartott munkahelyi és területi szintű parlamentek eredményeit. A 613 parlamenten több mint 5300 fiatal mondta el véleményét és tett javaslatot a közérdekű munkahelyi gondokkal kapcsolatban. A tanácskozások légköre kritikus volt. A hozzászólásokat a felelősségvállalás és a jobbító szándék jellemezte. A vezérigazgató ezután hangsúlyozta, hogy ez a parlament ideális fórum arra, hogy az ifjúságpolitikai feladatokkal, gondokkal együtt elemezzük a vasút helyzetét és a további tennivalókat, majd így folytatta:

— *Már több fórumon szó volt arról, hogy azok a folyamatok, amelyek napjainkban népgazdaságunkat jellemzik, a vasútra is hatással vannak.* Korlátozottak beruházási és fejlesztési lehetőségeink és előtérbe került az önfinanszírozás, a hatékonyság. Köztudott, hogy megszűnt a vasút sokat emlegetett túlterheltsége, a fuvarpiacon versengés van. *Csak a jobb minőségű szolgáltatás, az igényekhez való rugalmasabb alkalmazkodás jár eredménnyel.* A vasút eszközállománya közel 150 milliárd forint. Senki számára sem lehet tehát közömbös, hogy ez a jelentős népgazdasági vagyon milyen hatékonysággal vesz részt az ország termelési folyamatában.

Szücs Zoltán ezután leszögezte:

— *A vállalati gazdálkodás azt is jelenti, hogy rugalmas, a külső és belső változásokat gyorsabban követő, kereskedelmi jellegű vasúti munkát kell kialakítani minden területen.* A gazdálkodási érdekeink szerint kell szervezni az üzemviteli tevékenységet. Meg kell teremtenünk ennek hatékonyabb feltételeit, mert a szolgáltatások színvonalának növelése, a fuvarszervezés a régi módon már nem folytatható eredményesen. *Szakítani kell a hagyományokkal terhes, sokszor öncélú, befelé forduló hivatali munkastílussal! Adjunk zöld utat az új elgondolásoknak, ne hivatkozzunk állandóan sajátosságainkra, mert ez fékezi, lassítja a megújhodást.* Ezeknek a céloknak az eléréséért nagyon sokat tehetnek a fiatalok.

A vezérigazgató ezután részletesen elemezte a személy- és áruszállítás gondjait, fogyatékosságait. Megállapította: *az utazás kulturáltsága az ígérgetések ellenére semmit sem javult. Kritikán aluli a menetrendszerűség, különösen a budapesti pályaudvarokra érkező gyors-, expressz- és munkásvonatok késnek.* Ennek oka legtöbbször a fegyelmezetlen munka, a helytelen forgalomszabályozás, az indokolatlan vonatmegállítás, a jelzők késői kezelése. *Határozottabb intézkedést, következetesebb felelősségrevonást kell megkövetelni minden vezetőtől.*

Szűcs Zoltán vezérigazgató

A vasút tevékenységének másik nagy területe az áruszállítás. Napjainkban már létfontosságú a fuvardíjbevétel növelése, mert alapvető érdek a vasút nyereséges gazdálkodásának javítása. A vasút olcsóbban szállít, mint az autóközlekedés, de ha nem szolgáljuk ki időben a fuvaroztatót, ha pontatlanok, megbízhatatlanok vagyunk, akkor elveszítjük szállíttató partnereinket.

A vasút a jelenlegi kapacitással már 134 millió tonna teljesítményt is elért. *Nem irreális tehát az 1982-re előirányzott áruszállítási terv teljesítése, amely 131 millió tonna.* Az elmúlt esztendőben kielégítettük ugyan a népgazdaság szállítási igényeit, de ennél többet nem is tettünk. A valóságos szállítási igény pedig ennél több volt, amelyet a rakodásokhoz ki nem állított kocsik száma is bizonyít. *Több mint 150 ezer kocsit nem tudtunk tavaly a kívánt időpontban a megrendelők rendelkezésére bocsátani.* A tapasztalatok azt bizonyítják, hogy passzívan vártuk a szállítandó árukat, erőtlen volt a fuvarszervezés, és amit megígértünk, azt sem tudtuk mindig teljesíteni. A teherkocsi-gazdálkodás, sem alkalmazkodott az újszerű követelményekhez.

Az eredményesebb szállítás egyik fontos feltétele a kapacitás egyenletes kihasználása. Az ennek érdekében tett intézkedéseink csak részeredményeket hoztak. Jobb együttműködésre van szükség ahhoz, hogy a fuvaroztatók bízzanak a vasútban. *A kocsikiállítási megállapodásokat minden körülmények között be kell tartani.* A teherkocsi-forduló idő csökkentése is égető feladat.

A szakszolgálatok hatékonyabb együttműködése érdekében hozták létre az üzemfőnökségeket. Sokat tehetnek az eszközzel és munkaerővel való helyes gazdálkodásért, a gazdaságosabb munkáért. Az üzemfőnökségek irányítóinak majdnem 50 százaléka fiatal. Kezdeményezőkészségüket az eddiginél jobban kell kamatoztatni.

Szücs Zoltán a továbbiakban kifejtette, hogy az előbbrejutásban meghatározó szerepe van a negyvenezer vasutas fiatalnak, akikre mindig számított és ezentúl is számít a MÁV. Megkülönböztetett módon törődnek gondjaikkal, előrehaladásukkal. Bizonyítják ezt az írásos beszámolóban szereplő eredmények, tények is. *Ezek közül is ki kell emelni a szociálpolitikai kedvezményeket, a munka- és életkörülményeket, amelyek kiállják az összehasonlítás próbáját más munkáltatókkal is. Egészségügyi hálózatunk is kiemelkedik az átlagból.*

A vezérigazgató befejezésül hangoztatta, hogy a MÁV vezetői fontos feladatuknak tekintik pártunk ifjúságpolitikai határozatainak gyakorlati megvalósítását. Mindannyiunk alapvető érdeke a fiatalokkal való foglalkozás, jó szakemberré nevelésük. A fejlett technika, az üzemvitel korszerűsítése szakmailag és politikailag egyaránt jól képzett dolgozókat igényel.

A szóbeli kiegészítő után Gulyás János vezérigazgató-helyettes megnyitotta a vitát. Harminc küldött számolt be munkahelyük eredményeiről, gondjairól és tolmácsolta egy-egy üzemfőnökség fiataljainak észrevételeit, jobbító szándékú javaslatait.

Több hozzászóló fejtegette például a vasúton az érdekeltségi rendszer továbbfejlesztését. *Zöld Gábor*, a hatvani körzeti üzemfőnökség kocsivizsgálója elmondotta, hogy a vállalatok nem törődnek a vagonok tisztaságával, mert a büntetés nagyon humánus. Területükön sok a kisorozott kocsi, amelyek javítását nem győzik a fiókműhelyek. Érdemes lenne ösztönözni azt, hogy a szakemberek szabad időben is vállaljanak javítást — természetesen megfelelő bérezés ellenében.

Grünwald Róbert, a záhonyi gépesített rakodási főnökség küldötte az anyaghiány okozta gondokról beszélt. Gyakran nincs alkatrész, és azok beszerzése, a MÁV anyagellátási rendszerén keresztül hosszadalmas, bürokratikus. Hivatalos kérelmek, megrendelő levelek csatárláncára van szükség ahhoz, hogy egy alkatrész rendeltetési helyére jusson. *Felhívta az illetékesek figyelmét az anyagellátás korszerűsítésének szükségességére.*

Több küldött foglalkozott a fiatalok lakásgondjaival. Javasolták az üresen álló üzemi épületek lakássá alakítását, ahol erre lehetőség van, ezen kívül az emeletráépítést és telekkijelölést. Gépek kölcsönzésével, és egyéb módon is intenzívebben kellene támogatni a magánépítkezést.

Szó volt ezenkívül a műszaki értelmiség képzettségének megfelelő foglalkoztatásáról, a munkaerő jobb kihasználásának lehetőségeiről, a differenciáltabb bérezésről, a személyszállítás színvonalának emeléséről.

Két műszaki képzettségű fiatal (*Tóth Gyula* és *Dudás Éva*) is megemlítette, a főleg hivatalokba és tervező intézetekbe való rugalmas munkaidő bevezetésének gondolatát. Kedvező külföldi és belföldi példákra hivatkozva kérték legalább kísérleti jelleggel ennek megvalósítását.

Horváth Ferenc, miskolci mozdonyvezető a budapesti kirendeltségek gondjairól és a terjedelmes, elavult utasítások felülvizsgálatának szükségességéről beszélt. *Ács Sándor*, a nyíregyházi körzeti üzemfőnökség küldötte pedig a vontatási műhelyek segédmunkáshiányát tette szóvá. Az alacsony órabér miatt ide kevés fiatal jelentkezik, ezért szakemberek mosnak, takarítanak. *A tapasztalatok szerint az alkalmassági orvosi vizsgálat sem felel meg a mai követelményeknek.* Egyes munkakörökre túl szigorú az előírás, amely azt is bizonyítja, hogy az egészségügyi szolgálat dolgozói nem ismerik eléggé a vasúton levő tevékenységi köröket. A kocsirendezőnek, sarusnak jelentkező fiatalokat gyakran az úgynevezett intelligencia tesztvizsgán produkált gyengébb eredmény miatt tanácsolják el.

Többen kifogásolták a vezénylési rendszer korszerűtlenségét is. A mozdonyvezetőknek például sokat kell várakozniuk tétlenségre ítélve. Takarékosabban kellene a munkaerővel bánni.

A vita lényegét Szücs Zoltán vezérigazgató foglalta össze, kiemelve annak legfontosabb, mindannyiunkat érintő motívumait, és azt, hogy minden hozzászólást, javaslatot gondosan mérlegelnek. Erről természetesen írásban is tájékoztatják az érdekelteket.

A dokumentumok fölötti állásfoglalás és szavazás, valamint az országos parlament küldötteinek megválasztása után Gulyás János vezérigazgató-helyettes zárszavával fejeződött be a III. országos vasutas ifjúsági parlament tanácskozása.

K. S.

Tanácskozik a vasutas fiatalok parlamentje, háttérben az elnökség
(Laczkó Ildikó felvétele)

UTASELLÁTÓ VÁLLALAT

A fiatalok érdekeinek védelmét jól szolgálták a parlamentek

Az Utasellátó Vállalat február 24-én, a Keleti pályaudvar kultúrtermében rendezte ifjúsági parlamentjét, amelyen 89 küldött vett részt. A tanácskozást *Kárpáthegyi László* nyitotta meg. Köszöntötte a résztvevőket és a meghívott vendégeket, közöttük *Szemők Bélát*, a vasutas-szakszervezet titkárát, *dr. Halász Jenőt*, a KPM személyzeti főosztályának képviselőjét és *Tóth Évát*, a KISZ Központi Bizottságának munkatársát. Ezt követően az írásos beszámolóhoz *Tóth László* főigazgató fűzött szóbeli kiegészítést.

Elmondotta többek között, hogy a korábban megrendezett üzemi és középszintű parlamentek jól szolgálták a fiatalok érdekeinek védelmét és hasznos fórumai voltak a munkahelyi kollektívák gondjai megvitatásának.

A főigazgató ezután a vállalat gazdálkodásáról, eredményeiről szólva hangsúlyozta, hogy tavaly lényegesen túlteljesítették a tervet, s ennek alapján a korábbi 3,8 millió forint helyett az idén 4,9 millió forint nyereségrészesedést fizethetnek. Az elmúlt évi teljesítmény alapján pályáztak a *Kiváló Vállalat* kitüntető cím elnyerésére.

Felhívta a figyelmet arra is, hogy az utóbbi időben csökkent a fiatalok aktivitása a társadalmi munkákban és kevesebben vesznek részt a Szakma ifjú mestere munkaverseny-mozgalomban is. A jövőben a KISZ-szervezeteknek is többet kell törődni a közművelődéssel, és ösztönözni kell a fiatalokat a szakmai továbbképzésre.

A szóbeli kiegészítő után a vitában huszonegy fiatal beszélt munkahelyi gondjaikról, eredményeikről. Több hozzászóló fejtette ki véleményét az anyag- és energiatakarékossággal kapcsolatban és tett javaslatot a hatékonyabb munka érdekében.

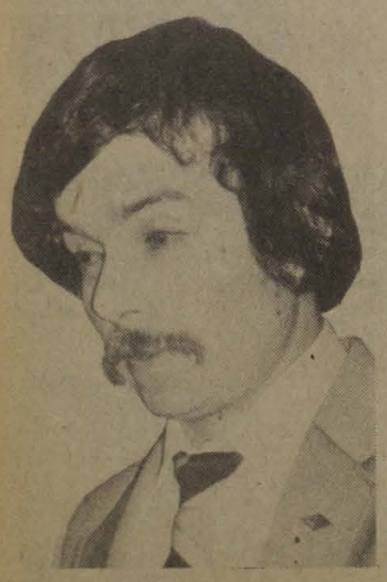
Szemők Béla az elnökség üdvözletét tolmácsolja
(Skoda László felvétele)

A tanácskozáson felszólalt *Szemők Béla*, a vasutas-szakszervezet titkára is. Az elnökség üdvözletének tolmácsolása után a fiatalok közéleti szerepéről, az új iránti fogékonyságukról beszélt. Ezt a tennivakarást kell a vezetőknek a haladás szolgálatába állítani.

A vitában elhangzottakat Tóth László főigazgató foglalta össze, egyben választ adva a leglényegesebb kérdésekre, gondokra. Megállapította, hogy az utasellátó fiataljai felelősségteljes munkával járultak hozzá a vállalat eredményeihez. A velük való törődést a vállalat vezetői a jövőben is kiemelkedő feladatnak tekintik.

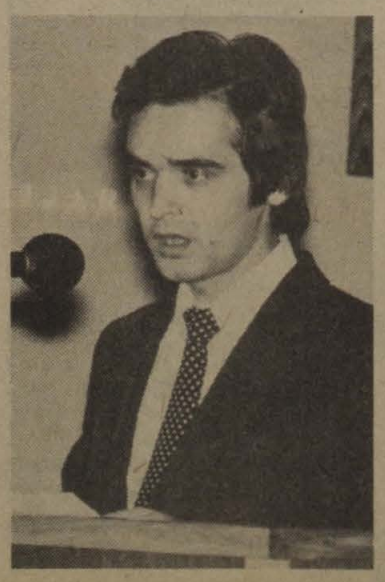
A főigazgató válasza után a tanácskozás résztvevői elfogadták a parlament dokumentumait, köztük a beszámolót, a javaslatokra adott választ, az ifjúságpolitikai célokra szánt pénz felhasználásának tervezetét, valamint az ifjúsági törvény végrehajtását szolgáló, 1981—1985. évre szóló vállalati intézkedési tervet.

A tanácskozás résztvevői ezután megválasztották az ágazati parlament küldötteit.



Ács Sándor

Grünwald Róbert



Zöld Gábor

Fekete Sándor

A bizalmiak jogköre bővült, de kevés idő jut a gyakorlásra

Testületi ülés a miskolci körzeti üzemfőnökségen és a pft-nél

Az elmúlt hetek fontos munkahelyi eseményei közé számították az alapszervezetek taggyűlései, és bizalmi testületi ülései, ahol a szakszervezeti bizottságok titkárai beszámoltak a választások óta végzett mozgalmi munkáról. A megbeszélések napirendjén szerepeltek az 1981. évi gazdasági munka értékelése, a szociális és munkavédelmi tervek, valamint a MÁV kollektív szerződés mikénti végrehajtása, s az idei évre vonatkozó javaslatok, feladatmeghatározások is. Ez utóbbiak előadója mindenütt a gazdasági vezető volt.

Február utolsó hetében a miskolci körzeti üzemfőnökségen, valamint a miskolci pályafenntartási főnökségen is lezajlott e fontos esemény.

Átszervezés után

A körzeti üzemfőnökség tavaly júliusban alakult, a gazdasági és a szakszervezeti munkát befolyásoló tényezők azonban nem változtak. *Az új gazdasági szerkezetben a legnagyobb problémát ma is az egyes munkakörökben jelentkező állandó létszámhiány, a forgalmi és vontatási utazó személyzet nagyfokú leterhelése, vezénylési és szociális ellátási hiányosságok jelentik.* Ezekről esett szó a testületi ülésen, ahol az alig nyolc hónapja működő üzemfőnökség mintegy négyezer dolgozóját, bizalmi küldöttek képviselték.

Vincze Károly szb titkár, beszámolójában többek között elmondta: az elmúlt hónapokban, a szakszervezeti bizottság elsőrendű feladata volt, hogy a mozgalom sajátos eszközeivel segítse az átszervezés okozta nehézségek leküzdését, a folyamatos munkarendet, az összevont gazdasági és szakszervezeti egységek zavartalan együttműködését.

Ebben a munkában fontos szerep hárult a szakszervezeti tisztségviselőkre is. A bizalmiak — akiknek csaknem kilencven százaléka szocialista brigádban dolgozik — *jól segítették a termelési feladatok megvalósítását, mindenütt kezdeményezői voltak a végrehajtásnak.* A takarékos üzemeltetésre, a jobb munkára sok hasznos észrevételt, javaslatot tettek s a partnerkapcsolatokban is helytálltak. Tekintettel azonban a körzeti üzemfőnökség megnövekedett feladataira, közreműködésüket tovább kell fokozni. Ennek érdekében javítani kell a főbizalmiak tájékoztatását. Még nagyobb felelősséggel, következetesebben kell ellenőrizni, hogy az információk ne rekedjenek meg a bizalmiak szintjén, s az események, s a munkakövetelmények közötti összefüggéseket a tagság széles körben megismerje.

Őszinte vélemények

A tanácskozás részvevői közül, néhányan kritikusan szóltak az elért eredményekről. *Fodor Sándor* bizalmi például, a forgalmi utazók nevében hangsúlyozta: *az emberek megértik a nehéz helyzetet, de az bosszantja őket, ha kisebb jellegű panaszok orvoslásában is közömbösséget tapasztalnak.*

— *Többször is jeleztük* — folytatta a bizalmi —, *hogy a laktanyában hónapok óta nincs melegvíz. Felvetettük a kalitkaszerű segédvezénylő helyiség rossz munkakörülményeit is. Hát olyan nagy problémák ezek?* A csoportom tagjait nem elégíti ki, ha itt is, ott is jelzem az észrevételeiket. Azt várják, hogy ennek nyomán gyors, emberséges intézkedések történjenek. S ha már megnövekedett a bizalmiak jogköre és felelőssége, adjanak időt is annak gyakorlására. Sokszor azonban — főleg jutalmazási és bérkérdésekben — a rendelkezésre álló rövid idő csak formális joggyakorlásra elegendő.

Pozsonyi Tibor, a vontatási utazók főbizalmija, ugyancsak kifogásolta a laktanyák, pihenőhelyiségek szociális ellátottságát. Szólt arról is, hogy a gazdasági vezetők és a szakszervezeti szervek partnerkapcsolata nincs mindenütt szinkronban egymással. Több helyen, a szakszervezeten belüli munkamegosztás sem megfelelő.

— *Nem jó, ha a főbizalmit mindenesnek tekintik* — mutatott rá. — *A szakszervezeti bizottságok elvi döntéseket hoznak, a végrehajtást pedig a főbizalmiakra bízzák. A bizalmiak ugyancsak a főbizalmiakra támaszkodnak.*

Pozsonyi Tibor megoldásként arányosabb munkamegosztást javasolt az szb munkabizottságai, tisztségviselői és társadalmi aktívistái között. A bizalmiak tevékenységével kapcsolatban megjegyezte: *nem olyan egyszerű dolog az embereket meggyőzni vélt sérelmük esetén.* Sokszor órákig tartó vitát kell folytatni. A bizalmiaknak azonban — attól függően, hogy jogos vagy jogtalan panaszról van-e szó — vállalniok kell ezeket a vitákat, a munkahelyi vezetőkkel és a dolgozókkal egyaránt.

A vezetők felelőssége

Kerepesi Istvánné, Felsőzsolca állomás főbizalmija a szocialista brigádkitüntetések odaítélésénél, a vezetők felelősségéről szólt, s ezzel kapcsolatban negatív példát említett. A csoportok véleményét tolmácsolta a következő megjegyzéssel is: *a takarékos szemléletet ne csak a dolgozóktól várják el, hanem tükrözzék ezt a vezetői intézkedések is.*

— Két évvel ezelőtt például a munkahelyre tizenkét olajkályhát vásároltak — mondta. S miután az olajfűtés nem gazdaságos, most selejtezni akarják a kályhákat. A dolgozók jogosan kérdezik: *hol itt a takarékosság?*

A közös feladatokról beszélt *Gávay Pál*, a körzeti üzemfőnökség vezetője is. Többek között ezeket mondotta:

— A bizalmiak gazdasági munkát segítő tevékenysége nemcsak a feltáró, hanem a megoldó fázisban is jelentős. Persze régi, főleg bér- és szociális jellegű problémákat megoldani, a szakszolgálati elkülönültséggel járó negatív jelenségeket leküzdeni, máról holnapra nem lehet. *Az üzemfőnökség életében most olyan szakasz következik, amikor az egyes szakszolgálatoknál évek során kialakult szokásokat, érdekeket összhangba kell hozni az üzemfőnökség érdekeivel.* A közös célok és lehetőségek megértésében, elsősorban tudati változásra van szükség. És ebben a munkában a szakszervezeti tisztségviselők, bizalmiak és főbizalmiak sokat tehetnek. Az üzemfőnökség gazdasági vezetői kérik és igénylik a társadalmi segítséget.

Hatásosabb agitációt

Gyorsan pergő, nagy aktivitást mutató bizalmi tanácskozás zajlott le a miskolci pályafenntartási főnökségen. *Markó Barna* szb-titkár beszámolója után, a tisztségviselők egymásután emelkedtek szólásra. A nyékládháziak bizalmi csoportjait képviselő *Fülep József* főbizalmi például, a meleg ebéd kihordására tett ígéretet kérte számon, a vonalon dolgozó pályamunkások érdekében. Beszélt a több hónapos tagdíjelmaradások okairól is, amelyek leginkább anyagi eredetűek. Ha a dolgozó nem kap jutalmat — mondta — nem fizet tagdíjat.

Balogh Miklós főbizalmi, a sajószentpéteri brigádok kedvezőtlen tisztálkodási körülményeiről, a szerszámszállítás nehézségeiről, s az ezzel kapcsolatos rossz hangulatról szólt. *Kundrák János*, a berentei VI-os pályamesteri szakasz bizalmija, az idősebb vasutasok sérelmét tolmácsolta.

— *A hosszú szolgálati idő anyagi megbecsülése nem jut a bérben kifejezésre* — mondta. — *Fokozódik az elégedetlenség amiatt, hogy a nagy szakmai tapasztalattal rendelkező törzsgárdatagok is annyit keresnek, mint a ma kezdő fiatalok. A bizalmi meggyőző munkája ilyen esetben nem mindig hatásos.*

A szakszervezeti bizottság nagy gondot fordít a tisztségviselők gyors, pontos tájékoztatására. Ennek ellenére *Sári László*, a VIII. GMPSZ szakasz főbizalmija jelezte: a bizalmiaknak még több információra van szükségük a mozgalmi munkához. *Holló László* bizalmihelyettes — egyúttal munkavédelmi előadó —, a munkavédelmi előírások végrehajtásához kérte a bizalmiak hatásos közreműködését, figyelemfelhívó jelzéseit.

Ezen a tanácskozáson is kitűnt: a munkahelyi vezetők és a tisztségviselők kapcsolata jó, a főbizalmiak és a bizalmiak munkájával többnyire a tagság is elégedett. Ahol nem így van, ott a csoport tagjai megvonják a bizalmat. Ilyen eset tanúja volt Nyékládháza főbizalmija is, amikor a II-es pályamesteri szakasz dolgozói nemrégiben új bizalmit választottak.

Ács Ferenc, a pályafenntartási főnökség vezetője a kollektív szerződés, valamint a szociális és munkavédelmi tervek végrehajtásának tárgyalásánál, a munkaerővel való hatékonyabb gazdálkodáshoz, a munkaidő maximális kihasználásához, a fegyelmezett munkához és a problémák gyors feltárásához kérte a bizalmiak segítségét.

Pálinkás Katalin

Ki a felelős?

Megépült a 900-as és a 730-as vonal villamos felsővezeték rendszere, ezzel együtt a Villamos Vonalfőnökség halasi telephelye. A két évvel ezelőtt átadott épületeknek dolgozóink nagyon örültek, hiszen olyan körülmények közé kerültek, melyek ma már joggal elvárhatóak. Az épületek és berendezések olyan benyomást keltettek, hogy az építővállalatot már-már Nívó-díjra akarták javasolni.

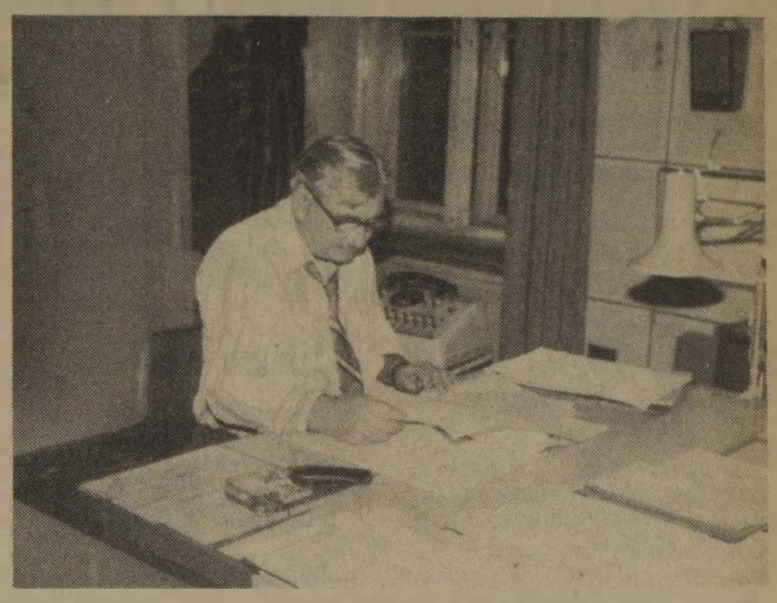
A hibák a „honfoglalás" után jöttek elő. A tapétázott falak beáztak, az épületbe befolyik a víz. A diszpécserhelyiségben — földre helyezett lavorok, a falak mentén — házilag készített csatornarendszerekbe gyűjtik a vizet. A műhelyekbe utat tör az esővíz, az egész tetőrendszer beázik. Egy-egy esős napon külön brigád szükséges a víz eltávolítására. Az ott dolgozók joggal kérdezik: meddig kell még várni, hogy az illetékesek megmozduljanak?

Tóth Tibor

Átadta tudását a követőknek

A főmenetirányítók doyenje

Ősz haj, ősz bajusz. Arcán 40 év vasúti szolgálatának le nem törölhető nyomai. Kissé fáradt a tekintete, ám amikor a munkájáról beszél, szavaiból kiérződik annak szeretete. Színes, élvezetes önvallomás az, amit *Fehér János*, a MÁV Vezérigazgatóság főmenetirányítója négy évtizedes pályafutásáról elénk tár.



Fehér János munka közben

Utolsóként az elsők közül

Az indítás a felszabadulást követő időszakra nyúlik vissza. A háborús károk helyreállítása után a népgazdaság dinamikus fejlődése, a növekvő áruszállítás új követelményeket támasztott az irányításban. Előbb a vonalak, a nagyállomások forgalmát, később egész területeket kellett az egységes alapelveknek megfelelő, korszerű forgalomirányítás alá vonni.

Ennek a korszaknak az első menetirányítói közül utolsóként áll a nyugdíjazás előtt Fehér János. Néhány hét csupán, és már csak az utódok képességében és tudásában él tovább a távozó öregek munkája.

— *A korszerű dízel- és villanygépek forgalomba állítása már megkívánta, hogy külön irányító foglalkozzon velük* — mondja —. A gép- és személyzetfordulónak jelentősége lett. Érthető, hiszen a nagyteljesítményű gépek állásának minden órája óriási veszteség. Hogy jobban menjen a munka, előbb 1966-ban a Központi Üzemirányító Hivatal, majd az üzemviteli szervezéssel egyidőben az *Üzemirányító Központ* jött létre.

A szakma nagy öregjei sorra távoztak. A fiatalokat pedig meg kellett tanítani a területi és hálózati arányok értékelésére, felmérésére és irányítására. Fehér János vállalta ezt a megtisztelő feladatot is. Féltés és féltékenység nélkül adta át tudását a követőknek. Szolgálati főnöke is mellette tanulta a menetirányítást. Természetesen ez mit sem von le fegyelmezettségéből. Most is állva és magázva jelent, ahogy annak idején megtanulta a regulát: *a vasúti munka nélkülözhetetlen kellékét, a fegyelmet.* Így tett kocsirendező, térfelvigyázó és forgalmi szolgálattevő korában is.

1956 eseményeit *Nyíregyházán* központi ügyeletesként élte át. Egy cél lebegett előtte akkor is. Az, hogy a vasút menjen.

Ismeri a feladatát

— A vámhatár-forgalom, a be- és kilépő kocsik száma, a rendezői munka, a rakott és üres kocsik aránya, a vonatfeloszlatások, a géprevárások és gépácsorgások, vágányzárak és lassújelek, a rendkívüli helyzetek szövevényében mindig nehéz eligazodni, akárcsak az orvosnak, amikor a diagnózist állapítja meg — mondja *dr. Szabó Sándor* osztályvezető, az üzemirányító Központ vezetője. — *De Fehér János jól ismeri ezt a feladatot és a munkának minden rezdülését. Hozzávetőleges pontossággal képes bármikor megítélni a körülményeket és utasítást adni, hogy ismét meglendüljön az esetenként lassuló forgalom. Nem túlzás, hogy intézkedése ezrek tevékenységét érinti...*

A főosztályi főmenetirányító sokszor az első számú intézkedésre jogosult vezető, s ennek megfelelő tartást kell tanúsítania. Utasítására gyorsul a körvasúti vonatok mozgása, javul Ferencváros fogadókészsége, Kőbánya-Teher, Rákosrendező vagy Nyíregyháza és Záhony feldolgozó, illetve átbocsátó kapacitása.

— *Fiatalon kerültem erre a posztra, de szárnyakat adott, hogy vezetőim bíztak bennem* — jegyzi meg Fehér János. — *Beosztásom kezdetben egyenrangú volt a ferencvárosi rendelkezőjével.*

A hasonlat a mások munkájának is szép elismerése.

— *Persze előfordult* — teszi hozzá —, *hogy néha markánsabban, sarkosabban fogalmazott az ember, közben hibát is vétett. Ám a feszültségek múlásával a baráti szó ismét harmóniát teremtett. A szolgálat érdekében szabad vitatkozni is, de haragudni soha...*

Galambok

Karácsondon született. Apja jegykiadóőr volt. Kis szolgálati lakásukból mindennap látta az elrobogó vonatokat. A hivatás iránti vágy ott támadt fel benne először. Valószínű, hogy hobbija, szórakozása — *a galambtenyésztés* — is abban az idilli korszakban gyökeredzik. A galambok turbékolása, suhanó röpte a gyerekkorra emlékezteti, és a szolgálat után mindig megnyugtatta. Kísérletező kedvvel fajtákat keresztez, s időnként versenyre megy velük. Egyszer egy szovjet tábornok is vett tőle gyönyörű példányokat.

— *A fexánokat Amerikából, a mondainokat Franciaországból hozattam* — meséli. — *És vittem őket az NSZK-ba, Szocsiba Moszkvába, Lipcsébe, Bronba versenyekre. Standardjaim díjakat nyertek* — dicsekszik a sikerekkel.

Közben munkahelyén végig *megmaradt közösségi embernek.* Ott volt a barátok, munkatársak házépítésénél. Tagja a *Landler Jenő* nevét viselő aranykoszorús szocialista brigádnak, s többszörös *kiváló dolgozó.*

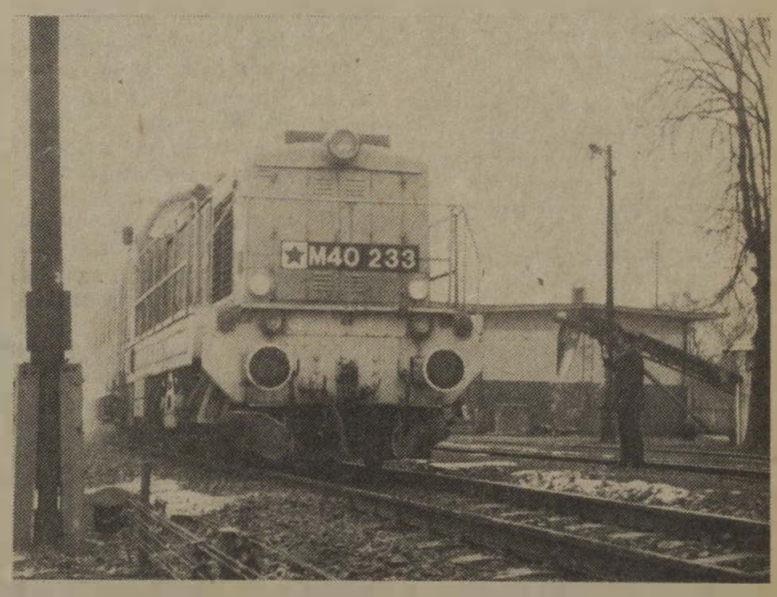
Szabó Béla

ABA-SÁRKERESZTÚR

Kisállomás — univerzális vasutasokkal

Havas eső áztatja az állomás peronját. Az utasok türelmetlenül várakoznak az esedékes személyvonatra, ám a vasútépítés itt is felborítja a menetrendet. Így egyelőre csak a harmadik és egyben utolsó vágányról halad ki a tehervonat Sárbogárd felé. A szolgálattevő kint áll, s amikor a zárfékes kocsi is elgurul, indul vissza a forgalmi irodába, ahol kellemes meleg és festékszag árad. A „hébliken" is frissen csillognak a színek.

— *Nemrégen végeztek az állítókészüléken egy részleges átalakítást. Most afféle öszvérberendezés van állomásunkon.* A Sárbogárd felőli végén helyszíni állításúak a váltók, ezen a felén pedig központból, vagyis innen az irodából kezelhetők — magyarázza *Dékány József* forgalmi szolgálattevő.



Dékány József vonatot meneszt

Aba-Sárkeresztúr a székesfehérvár—sárbogárdi vonalon található, az előbbitől tizenöt, az utóbbitól huszonnégy kilométerre. Ezen a vonalon ez a pécsi igazgatóság és a dombóvári üzemfőnökség utolsó állomása. Mellettünk Lipp Sándor állomásfőnök-helyettes számadásokat válogat.

— Itt nincsenek külön átmenesztők, ehhez és általában minden olyan művelethez értenünk kell, ami ezen a kis állomáson előfordul. A szolgálattevő például a forgalmi tényekedése mellett kezeli a személypénztárat, de ha a szükség megkívánja, el kell látnia a raktárosi teendőket is. Nyugodtan kijelenthetjük: *univerzális emberek vagyunk.*

— Melyik nagyobb, a személy- vagy a teherforgalom?

— *A személyforgalom jelentéktelen. Érthető az utasok elpártolása, hiszen az állomás itt távol van a központtól, az autóbusz pedig tíz forintért szinte háztól házig szállítja az embereket.* Az áruforgalom viszont növekszik. A múlt év áprilisában készült el — iparvágánnyal együtt — az AGROKÉMIA-telep. A múlt év végén egy-egy hónapban 50—55 kocsi érkezett a címükre. Ez a szám a jövőben sem csökken, mivel itt dolgozzák fel a repülőgépes növényvédelemhez szükséges vegyi anyagokat.

— Más fuvaroztatóink is vannak — folytatja. — Négy termelőszövetkezet, három TÜZÉP tartozik a körzetünkbe, ezeken kívül az Erdőgazdaság és a Vegyes Ktsz fel- és leadásai adnak munkát számunkra. A környező községek közül Kálóz a legnagyobb fuvaroztató, de a többiek sem sokkal maradnak el. A terv 24 ezer tonna áru elszállítását írja elő, de már most tudjuk, ennél jóval több lesz.

Tóth Zoltán

Próbarendelők voltunk Sopronban

Ha a bejelentés alaptalan a kereskedelmi felügyelő is örül

A múlt hónapban volt alkalmam elkísérni *Horváth Tamásné* kereskedelmi felügyelőt két ügy kivizsgálására. Az egyik utóvizsgálat, a másik egy panaszos levél kivizsgálása volt.

Első állomásunk Sopron, GySEV pályaudvar. A felügyelő 1981 novemberében járt itt társával egy névtelen bejelentés nyomán. A bejelentés lényege: *kisebbek az adagok, mint az előírás.* A felügyelők a próbarendelés alkalmával meggyőződtek a panasz igazáról és a szabálytalanság miatt bírságot szabtak ki.

Kiszolgálás rekordidő alatt

Horváthné most arra volt kíváncsi: *vajon okultak-e az esetből? Milyen a rend, a tisztaság, s a kiszolgálás?*

Amikor ez év januárjában ott jártunk, változásokat tapasztaltunk. Ahogy leülünk, a felszolgáló ugyanis pillanatokon belül ott terem:

— Ebédet parancsolnak?

— *Igen.*

Máris szalad az étlapért és közben érdeklődik; fogyasztanánk-e valami italt? Mivel nem fogyasztunk semmit, küldi az italos felszolgálót, aki az asztalunkra tesz egy kancsó vizet és két poharat. Lám, nem vagyunk kötelesek szeszt vagy üdítőt fogyasztani, de azért nem néznek ki bennünket az étteremből. Rendelünk. Egy sertésfleckent körettel és pirított májat, két savanyúságot: almapaprikát. Az étel frissen készül, vajon mennyit kell várnunk.

Rekordidő alatt készült el az ebédünk. A megrendelés után tizenkét és fél perccel megérkezik a felszolgáló *Horváth István* és bocsánatkérések közepette kérdi:

— Két almapaprikát tetszettek kérni, vagy rosszul emlékszem?

— *Igen. Jól emlékszik. Azt kértünk.*

— Azt hittem hasábburgonyával van a pirított máj — sajnálkozik a felügyelő.

A felszolgáló nem rángatja a vállát, nem vág „arcokat", hanem ezt mondja:

— Kérem, ha ön azt jobban szereti, kicserélhetem...

— *Nem, köszönjük, jó lesz így. Fizetünk. Szíveskedjék összeszámolni.*

A fiatalember számol és máris adja a számlát: *77 forint 40 fillér.* A számlán ilyen felírás olvasható: *„Öt forint felett a számlaadás kötelező!... Kérjük, étel és ital árlapjaink alapján ellenőrizze a felszámított árakat!..."*

Minden rendben

Megtesszük. A számítás pontos: 77 forint 40 fillér. Vajon a súly megfelelt-e a kalkulációnak?

A felszolgáló jó étvágyat kívánt.

A felügyelő megköszöni és közli:

— *Próbarendelők voltunk* — aztán visszakéri a pénzt és visszaméri az adagokat.

Németh Endréné, az üzletvezető helyettese, izgul. A konyhalány, a „pillanatnyi" szakács: *Horváth Imréné,* aki az adagot mérte — még jobban izgul.

Visszamérünk. A pirított máj kalkulált súlya: 17,8 deka, az adag súlya 17 deka. Jó. A sertésflecken kalkulált súlya 11,2 deka, az adag súlya 11 deka. Jó. Az almapaprika, a petrezselymes burgonya és flecken körítése mind jó. A megengedett eltérés plusz-mínusz 7 százalék lehet. Minden méret a tűréshatáron belül van.

Elköszönőben a mosdók tisztaságát dicsérjük. Nagy szó, hogy forgalmas pályaudvaron patyolattiszta a mellékhelyiség.

A súly megfelelt

Második állomásunkra ugyancsak Sopronban az Utasellátó Vállalat 198-as számú büféjébe, a Volán-pályaudvarra egy panaszos levél nyomán mentünk. Így szólt:

„Az elmúlt napokban Sopronban a buszvégállomás utasellátó büféjében húspogácsát és lángost vásároltam. A lángos fogyasztható volt, de kicsi, a húspogácsa fűszerezett zsemletöltelék, a húst szinte érezni sem lehetett benne. Az eladó kifogásomra közölte velem, hogy észrevételemet közöljem a GySEV állomás bisztrójának a vezetőjével, mivel az árut ők szállítják. A büfé ápolatlansága éppúgy kifogásolható, mint az említett ételek mennyisége és minősége. Kérem az általam jelentettek kivizsgálását..."

Dátum, aláírás nincs.

Minden ügyet ki kell vizsgálni, erre rendelet van, tehát ezt is. Minden névtelen bejelentés mögött megbújhat a közérdek megsértése, a fogyasztók megkárosítása.

A büfében nagy a forgalom, mint általában a pályaudvarok büféiben. Az átmenő vendégek aligha törődnek a tisztasággal. Vékony, alacsony kis takarítónő siklik jobbra-balra a vendégek között. Ha két cigarettavéget meglát, már felsöpri: a büfében is, a büfé előtt is.

A pultnál egy férfi kiszolgáló sört mér. Az a legkelendőbb. Tíz embert kivárunk, egy sem kér enni. Ami igaz, nincs is nagy kínálat. Egyetlen szendvics látható a pulton levő tálcán. A hűtővitrinben néhány édesség és rántott hal. Mivel se húspogácsa, se lángos nem volt, „megvettük" az egyetlen szendvicset. Szúrópróbának ennyi is elegendő.

A felügyelő felfedi magát. Ellenőrzi a számlát, méri a szendvics tartalmát: a két karika turistát. Előírás, illetve kalkuláció szerint 3 dekának kell lennie. Ez csupán két deka.

Egy példa, nem példa — gondolja a felügyelő és a büfé vezetőjétől a „készenléten" levő tíz darab szendvicset kéri ellenőrzésre. A tíz szendvicsben harminc deka nyári turistának kell lennie.

Annyi is. Pontosan. *Hova tűnhetett a szendvicsből a harmadik karika...?*

Lemérjük a vitrinben várakozó rántott halakat is. A súly valamennyinél pontos.

Nem mindig a büfés téved

— Lángosuk van? — érdeklődik a felügyelő.

— *Volt, de már elfogyott.*

— Húspogácsájuk?

— *Az a múlt év áprilisában volt utoljára. Nem kelendő. Nem rendelünk.*

A felügyelő elmondja a vizsgálat okát, célját, a bejelentést és elégedetten írja véleményét a hivatalos okmányba: *„...a büfében, a nagy forgalom ellenére, rend és tisztaság van... a bejelentés alaptalan..."*

Lám, nem mindig a büfések tévednek.

(Sindulár)

Farsangi bál az óvodában

Február 18-án, a rákospalotai MÁV-óvodában farsangi bált rendeztek a gyerekeknek. A nagycsoportosok érdekes, ötletes jelmezeket készítettek és vendégül látták a kiscsoportosokat is, akik mulatságos álarcokban jelentek meg a táncos, zenés összejövetelen. Az óvónők által szervezett bálon — mint képeinken is látható — jól érezték magukat a gyerekek.

(Laczkó Ildikó felvételei)

Télen is ellenőrzi az állomásokat a szegedi közegészségügyi szolgálat

Tavaly egy forró júliusi napon elkísértük a közegészségügyi szolgálat dolgozóit ellenőrző körútjukra. Most arra voltunk kíváncsiak: *hogyan biztosítják télen a közegészségügyi előírások betartását.*

Az indulás napjának reggelén Szegeden mínusz 15 fokot mutatott a hőmérő higanyszála. A közegészségügyi szolgálat dolgozói, *dr. Fodor Ferenc* egészségügyi felügyelő, közegészségügyi szakorvos vezetésével gépkocsin indultak Kiskundorozsmára. Hat órára ugrott az óra mutatója, amikor *Majzik László* és *Sopsits Lajos* fertőtlenítők a kiskundorozsmai állomáson megkezdték a munkát. Kisfertőtlenítő géppel irtották a bogarakat az öltözőkben, a mosdókban, a tálalókonyhán és az állomás többi helyiségében. Míg ők dolgoztak, addig Fodor doktor *Budai Sándor* állomásfőnökkel végigjárta a szolgálati helyeket és megbeszélte az aktuális egészségügyi problémákat. A helyszínen megtekintettek több váltót, amit ilyenkor télen glycol nevű vegyszerrel kennek. A szakorvos a glycol gondos használatára külön is felhívta a figyelmet.

Az út következő állomása Kiskunmajsa volt, ahol akkor osztották ki a szabadban dolgozók téli védőitalát, a forró citromos teát. Közegészségügyi szempontból azt vizsgálták, *miként kerül kiosztásra a tea.* Örömmel nyugtázták, hogy megszűnt a régi módszer, mindenki külön pohárból fogyaszthatja el a védőitalt. Az állomás legnagyobb gondja, hogy nincs megfelelő ivóvíz. A kúton tábla jelzi: *Nem ivóvíz!* Fodor doktor közölte: a vizet magas nitráttartalma miatt felforralt állapotban is tilos csecsemőknek fogyasztani. Az állomás dolgozóinak, az utasoknak a környező kutakból kannákban hozzák a vizet. A jelenlegi állapoton csak az állomásépület felújítása segít, amit a tervek szerint 1983 végén kezdenek el. A tmk-munka keretében az épület vízellátását is megoldják, rákapcsolják a községi hálózatra.

Kiskunhalas állomás ellenőrzése több napot venne igénybe. Ezért most csak az üzemi konyhát és az Utasellátó két pavilonját tekintették meg a közegészségügyiek. *A 600 adagos üzemi konyha rendje, tisztasága kifogástalan.* A raktárakban, az előkészítőkben, a kiszállításra váró edényeken sem találtak hiányosságot. Rövid látogatást tettek a kibővített alapellátást biztosító üzemorvosi rendelőben, ahol a közelmúltban tartott munkaegészségügyi szűrővizsgálatok eredményeit, a soronlevő intézkedéseket beszélték meg — s indultak tovább.

Deák Sándor gépkocsivezetőnek nem volt könnyű dolga a ködben, a jeges úton. Ennek ellenére egymás után hagyták el az ellenőrzött állomásokat: *Kunfehértót, Jánoshalmát, Mélykutat, Bácsbokodot, Mátéházapusztát* és végül *Baja* állomást. Ezen a vonalon is sok gondot okoznak az öreg épületek. Jánoshalmán most újítják fel a felvételi épületet, több állomás pedig felújítás előtt áll. Ha e munkák befejeződnek, kevesebb bajuk lesz a közegészségügyieknek is.

Az ellenőrző út végén dr. Fodor Ferenc elmondta: *az egészségügyi szolgálat dolgozói télen és nyáron egyaránt járják a területet és igyekeznek mindent elkövetni, hogy megelőzzék a közegészségügyi ártalmakat, a betegségeket.*

G. J.

FARSANGI TÖRTÉNET

Emlékezés egy 50 évvel ezelőtti vasúti tiszti bálra

— Főpályamester úr alázatosan jelentkezem szolgálattételre — hadartam három lépésre állva a barnára festett asztaltól, amely mögött a „főnök" ült. Rám nézett... A drótkeretes szemüvege engedelmesen csúszott alá az orra hegyéig. Tekintete egy csepet sem volt bátorító. A vasalt nadrágom, fényes cipőm, és a fehér ingem nyugtalanította.

— *Munkaruhát hozott?* — kérdezte dörögve.

— Nem...

— *Holnapra hozzon. Most elmehet* — mondta megfellebbezhetetlenül.

Filléres órabérért

Heten, mint a gonoszok — egyetemi hallgatók, mérnök, tanár, — pályamunkásként dolgoztunk ebben az angyalföldi „kiskirályságban". Néhány fillér órabér ellenében rágta, marta, az ütemesen zengő „krampács" nyele a tenyerünket. Álltuk a munkát, meg a mindig haragos pályamester tekintetét is.

Közülük csak egy volt „kiváltságos", Ede, az építészmérnök. Ő már régi munkásnak számított. Évek óta rakosgatta egymás mellé a téglákat és biztos kézzel csapta, kente a falra a maltert.

Irigyeltem a tudományát...

Egyszer, egy koraőszi reggelen — segédmunkásnak — mellé osztottak be. Örömmel vállaltam az új megbizatást.

Ede kevés beszédű, halk szavú, csendes ember volt. Mégis jól összebarátkoztunk.

Lassan peregtek az egyforma napok. Már csak ketten voltunk a hétből. A többiek szétszéledtek: *elbocsátották, vagy áthelyezték őket.* A csöndes, halk szavú Ede egészen felengedett ebben az egymásra utalt, de megis őszinte barátságban. Segített, tanított...

Éppen egy magas állvány tetején dolgoztunk, — odase a téli szélnek, a hidegnek —, amikor hamiskásan mosolyogva közölte:

— *Öcsi! Szombaton a vasúti tiszti bálba megyünk* — közben kicibálta munkaruhája zsebéből az aranyszegélyes meghívókat.

Alig hittem a szememnek...

Lázasan készülődtünk. Munka után szabóhoz és a tisztítóba szaladgáltunk. Nekem már rendben volt a ruhám, az ingem. Még ezüst színű nyakkendőt is találtam apám régi holmijai között. De a cimborám bajban volt. Az egyetlen fekete kabátját a szabó úgy, ahogy, megreparálta, de az elnyűtt csíkos nadrágját már nem tudta megmenteni.

Szorongó érzéssel

Újabb szaladgálás kezdődött nadrág után. Végre az egyik ruhakölcsönzőben ráakadtunk egyre. Ez is megvolt...

Aztán eljött a nagy nap: *1932. február 15.* Alig ismertünk egymásra. Úgy éreztük, hogy a villamoson, az utcákon mindenki minket néz. Kicsit szorongó érzéssel haladtunk fel a *„Vasúti Hajózási Klub"* piros szőnyeggel borított lépcsőin, amelyeket kétoldalt egyenruhás vasúti tisztek sorfala szegélyezett. A bálterem parkettjén a lányok földig érő estélyi ruhákban tipegtek a táncosok karján. A hatalmas termet lágy muzsika töltötte be.

Kicsit egyedül éreztük magunkat ebben, a tőlünk olyan nagyon messze levő, aranysújtásos világban. Mégis nekibátorodtunk. Csak néha-néha láttam, a párok felett kiemelkedni Ede simára fésült haját.

Az egyik táncszünetben egymásba ütköztünk. Én egy szőke, kék szemű kislánynak tettem a szépet. Barátom, munkatársam, mintha kicserélték volna, átszellemült ábrázattal magyarázott egy éjfekete szépségnek. A lány csak úgy leste minden szavát. A frissen vasalt sötét kabát és a kölcsön kért nadrág pompásan állt Ede munkában edzett testén.

Beszélgettünk. Aztán a fekete kislány — mintha már régi barátok lennének — belekarolt és velünk együtt, a bálteremből nyíló társalgóba vezette Edét. A kislány, mint jól sikerült előadás után a szerzőt, úgy mutatta be partnerét szüleinek. A mama nyakán, karján tele ékszerekkel — úgy ahogyan azt csak a lányos mamák tudják — fogadta Ede hódolatát. A mellette ülő papának előbb csak a széles háta és kövér nyaka látszott. Lassan, nehézkesen fordult hátra, hogy kezet nyújtson. Előreálló pocakján keresztbe fűzve súlyos aranylánc fityegett. Rövid kezével, baljósan feltolta szemüvegét és úgy nézett ránk.

Néma fejbólintással

Elsápadtunk... Az ő arca kékesvörös lett. *Uramisten...! A rettegett „nagyúr", az osztálymérnök állt előttünk, az, akinek soha egyetlen jó szava sincs senkihez.* Nem tudott szólni, csak nézett hihetetlenül, apró, szürke szemeivel, amelyek a párnás pofacsontok között hidegen pislogtak. Nézett mindkettőnket. Tekintete elárulta azt, amit gondolt: *Hogy kerültek ide? Hogyan merészeltek a tiszti bálon megjelenni? Ki hívta meg őket? Egy kőműves az én lányommal táncol! Az én lányommal!* Majd a fülig pirult lányra fordította rendreutasító tekintetét. Az csak állt, nem tudta, nem értette, hogy mi történt.

De mi igen! És, mintha összebeszéltünk volna, katonás, néma fejbólintással búcsút vettünk a társaságtól.

A zenekar újból játszott. A terem megtelt a bálozókkal. Mi ketten pedig hangtalanul, szomorúan ballagtunk lefelé a fényárban úszó lépcsőkön, hogy minél távolabb kerüljünk az épülettől.

Gergely József

Százötven éves a francia vasút

Kereken másfél évszázaddal ezelőtt indult el az első francia vonat *Saint Etienne*-ből egy tizennyolc kilométer hosszú szakasz megtételére.

Az azóta eltelt haladást jelzi, hogy a mostani ünnepség résztvevői a francia közlekedés büszkeségén, a 200 kilométeres sebességgel haladó TVG-n (nagy sebességű vonatnak nevezik a tavaly szolgálatba állított új expresszvonatot), robogtak *Párizsból Lyonba.* A TVG számára külön pályatestet építettek, de a beruházás kifizetődik, mert az ország legforgalmasabb vasúti vonalszakaszán felére csökkentette a menetidőt az új expresszvonat, amelyet 8 ezer lóerős mozdony repít. *Hasonló expresszvonattal akarják meggyorsítani a közlekedést Párizs és Bretagne között is, sőt olyan terv is van, hogy ilyen expressz-összeköttetést létesítenek Párizs és Köln között is.*

Charles Fiterman közlekedési miniszter, aki az FKP Politikai Bizottságának tagja és a KB titkára, az ünnepségen hangsúlyozta, hogy a kormány nagy gondot fordít a vasút továbbfejlesztésére.

Jó kapcsolat a tantestülettel

Pályamunkások az iskolapadban

A debreceni pályafenntartási főnökségnél az *„Egy üzem egy iskola" mozgalom* keretében szervezett magánvizsgára való felkészítésnek már hagyományai vannak. Az előző oktatási évben 35 hiányos általános iskolai végzettségű pályamunkás tett sikeres vizsgát a különféle osztályokban.

Az elért eredmények serkentőleg hatottak, a szolgálati hely kollektívájára, annál is inkább, mivel az alapműveltséget szerzett dolgozók közül többen jelentkeztek a különböző szakmai tanfolyamok elvégzésére.

Széles körű szervező munka nyomán ebben az oktatási évben 42 pályamunkás kezdte meg hiányos iskolai végzettségének pótlását. A pályafenntartási főnökség társadalmi és gazdasági vezetői — a továbbtanuló dolgozók érdekében — gyümölcsöző kapcsolatot alakítottak ki a Hajdúsámsoni Általános Iskola tantestületével. A tanári kar, az állami díjas kitüntetéshez méltóan vállalta a vasutas dolgozók folyamatos felkészítését és vizsgáztatását.

A szolgálati főnökség a feltételek megfelelő biztosításával, türelmes, politikai nevelő munkával elérte, hogy a hiányzó általános iskola pótlására jelentkezett vasutas dolgozók 10 százaléka a debreceni pályamunkások közül került ki.

Elismerésre méltó az a törekvés is, mely szerint a szolgálati főnökség a pályafenntartási munkákhoz, a korszerűbb technika alkalmazásához szükséges magasabb szakmai képzettség megszerzését tűzte ki célul.

ALAPÍTÓ MUNKÁSŐR

A család is sokat segíti a feladatok teljesítésében

Solymosi Tibor, a szombathelyi vasútüzemi pártbizottság titkára hívta fel a figyelmet *Kányási Dénes* alapító munkásőre. A Szombathelyen 1957 telén fegyvert fogott harminc vasutas közül már csak egyedül aktív tagja a testületnek.

Munkahelyén, a szombathelyi körzeti üzemfőnökségen kerestem fel. Büszkén mutatja a frissen kapott kitüntetéseket, okleveleket. Közöttük van a *25 éves Szolgálati Érdemérem,* a *Munkásőr Emlékérem,* a MÁV Vezérigazgatóság emléklapja és az országos parancsnok alapító tagokhoz intézett névre szóló díszes levele.

— *Lakatostanulóként kezdtem a járműjavítóban* — mondja magáról. — *Néhány évi munka után bevonultam a honvédséghez. Tizedesként szereltem le. Nem sokkal utána, 1955 őszén, átkerültem a fűtőházba mozdonylakatosnak.*

— 1957 tavaszán a párt hívó szavára nem haboztam — folytatja tovább. — Tudtam, hol a helyem. Azokban a hetekben, hónapokban a helyzet nem volt könnyű, különösen itt, a nyugati határ mellett.

Kányási Dénes előbb raj-, majd szakaszparancsnok lett. Szakasza a hatvanas évek közepén egymás után háromszor nyerte el a *kiváló* címet, ő maga két alkalommal *Kiváló Parancsnok* lett.

A nehéz szolgálat, a munka mellett is tudott még vállalni: *1959-től alapszervezeti párttitkár és a vasútüzemi pártbizottság tagja.* A végrehajtó bizottságban hosszú évekig ideológiai kérdésekkel foglalkozott. Erre való alkalmasságát továbbképzéssel biztosította. Az esti egyetem elvégzése után a pártfőiskolán folytatta tanulmányait. A marxizmus-leninizmus esti középiskoláján 1963-tól oktat. Tizenöt évig volt tagja a szombathelyi városi tanácsnak.

— *A család támogatása nélkül soha nem tudtam volna ennyit vállalni és tenni a társadalomért* — mondja kissé elérzékenyülve. — *Huszonöt évvel ezelőtt gyermekeim sokszor napokig nem láttak. Szerencsére, ma az unokákra több időm jut.*

Sz. Jakab István

PÁLYÁZATI FELHÍVÁS

A vasutasok szakszervezete a 32. vasutasnap alkalmából az idén is Budapesten rendezi meg *a 32. országos vasutas képzőművészeti kiállítását.* A kiállításon a vasutas képzőművészeti körök tagjai, tényleges és nyugdíjas vasutasok és családtagjai vehetnek részt festményekkel, grafikákkal, szobrokkal, domborművekkel, érmekkel és plakettekkel.

A képeket megfelelő kerettel ellátva kell beküldeni. Minden alkotást névvel, címmel, irányítószámmal, valamint a mű címével és a munkahely megnevezésével kell ellátni. Beküldési határidő: *1982. június 1. Budapest, 1081 Népszínház u. 29.*

A beérkező alkotásokat hivatásos művészekből álló szakbizottság zsürizi és tesz javaslatot a díjazásokra.

Festészet — grafika:

1.	Legjobb emberábrázolás	3500 Ft
2.	Legjobb munkásmozgalmi ábrázolás	3500 Ft
3.	Legjobb munkaábrázolás	3000 Ft
4.	Legjobb tájkép	2000 Ft

Szobrászat:

1.	Legjobb emberábrázolás	3500 Ft
2.	Legjobb munkásmozgalmi ábrázolás	3500 Ft
3.	Legjobb munkaábrázolás	3000 Ft
4.	Legjobb érmésznek	2000 Ft

A vasutasok szakszervezete elnöksége külön díjat 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

Moszkvában tanultak – a MÁV-nál dolgoznak

Szovjet professzorok vendégelőadásai

Bár a nosztalgia korunk nagy divatja, s a tegnap emlékeinek visszaidézése sokak számára jelent költekezést, elsődlegesen mégsem a nosztalgia iránti vágy hívta életre e rendhagyó találkozót. Moszkvából érkeztek Magyarországra nagy tudású professzorok, a Moszkvai Vasútmérnöki Egyetem (a MIIT) vezető szakemberei, hogy előadássorozat keretében találkozzanak ismét egykori tanítványaikkal, a Szovjetunióban diplomát szerzett magyar vasutasokkal.

A vendég professzorok az elnökségben. A kép bal szélén Ónozó György közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes

Sok szép emlék

— A KPM területén hozzávetőleg nyolcszáz, egykor a Szovjetunióban tanult szakember dolgozik — mondta dr. Nagy József, a MÁV Vezérigazgatóság osztályvezetője, a Szovjet Kultúra és Tudomány Házában. A főváros e népszerű, sokak által látogatott intézménye volt a helyszíne *„A KGST-tagországok vasúti közlekedése fejlesztésének időszerű kérdései"* című ankét ünnepélyes megnyitójának. Ott voltak a szovjet vendég-előadók. — *A. V. Noszarev,* a műszaki tudományok doktora, a moszkvai egyetem első rektorhelyettese, *V. N. Koturánov,* a műszaki tudományok doktora, a gépész- és energetika kar dékánja, *V. A. Dmitriev,* a műszaki tudományok doktora, *I. P. Iszaev,* a műszaki tudományok doktora, tanszékvezető egyetemi tanárok, *I. K. Noszkov* egyetemi docens. valamint a „félig pesti" *V. N. Vasziljev,* a műszaki tudományok kandidátusa (ő a későbbiekben az energiatakarékos vasúti dízelmotorok kifejlesztésének kérdéseiről tartott előadást), aki jelenleg a Szovjet Kultúra és Tudomány Háza tudományos igazgatóhelyettese. Ugyancsak jelen volt *Ónozó György* közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes, valamint az MSZBT és a magyar műszaki-tudományos élet több, vezető képviselője.

A mintegy 800 egykori szovjet ösztöndíjas többsége a vasút területén dolgozik, s érthetően érdeklődik az iránt: *milyen új műszaki eredmények születtek az elmúlt években-évtizedekben abban az országban, ahol tanulmányaikat folytatták.* E továbbképzés igénye is közrejátszott, amikor a szervezők — a Budapesti Műszaki Egyetem, a győri Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola, az MSZBT Ösztöndíjas Bizottsága, továbbá a Szovjet Kultúra és Tudomány Háza — meghívtak közülük mintegy hetvenet: legyenek résztvevői a fővárosban és Győrött rendezett, február 22—26. közötti ankéton.

Raffai Judit, a MÁV Vezérigazgatóság Építési és Pályafenntartási Szakosztályának ügyintézője 1971-től 1977-ig volt a moszkvai egyetem diákja, mérnök-közgazdászként tért haza a szovjet fővárosból. Az ünnepélyes megnyitót követő percekben beszélgettünk vele:

— *Igen sok szép emlék fűz Moszkvához* — idézi az ott töltött éveket —, *tanévenként változó számban ugyan, de húsz-harminc magyar hallgatója mindig volt a vasútmérnöki egyetemnek.* Rendkívül jó, gyorsan összekovácsolódott társaság volt a miénk, tudtuk, hogy helyt kell állnunk, egyben a kinti élet önállóvá tett minket. Már itt, a megnyitón örömmel köszöntöttük egymást *Balogh Jánossal,* a Debreceni Biztosítóberendezési Főnökség művezetőjével. *Nagy István Zsolttal* és feleségével, Nyinával, akik a Szegedi Biztosítóberendezési Főnökségen dolgoznak, *Domonkos Józsefné Beke Erzsébettel,* a Dunakeszi Járműjavító Üzem dolgozójával és másokkal. A most következő napok egyaránt alkalmasak arra, hogy felelevenítsük a diákéveket, felfrissítsük a barátságot és szélesítsük szakmai ismereteinket.

Közös kutatási téma

— Milyen alapot nyújtottak a későbbiekhez a Szovjetunióban tanultak?

— Megfelelő felkészültséggel tértünk haza valamennyien, s munkába állásunk percében széles látókörrel rendelkeztünk. Természetesen a külföldön tanultakat adaptálni kellett a magyarországi viszonyokhoz; a kifejezetten műszaki témákban ez kisebb továbbképzést kívánt, a közgazdásznak viszont hozzá kellett — és kell is — tanulnia. Ami az én területemet illeti: *nagy érdeklődéssel várom az információkat, hogy az elmúlt fél évtized milyen újdonságokat-előrelépést hozott a szovjet vasútépítésben.* Remélem, amit most hallok, azt március végén a helyszínen láthatom is: hivatalosan a Szovjetunióba, Belorussziába utazom . . .

A szakmai előadásokra a győri főiskolán került sor — a megnyitót követően autóbusszal utaztak oda a résztvevők —, Noszarev professzor a hidak és az alagutak építésének és fenntartásának aktuális kérdéseiről, Koturánov a vasúti kocsik konstrukcióinak fejlesztési lehetőségeiről, Dmitriev a vasút villamosításának gazdasági hatékonysági kérdéseiről, Iszaev a vasúti vontatójárművek műszaki diagnosztikai és fenntartási rendszerének továbbfejlesztési lehetőségeiről, Vasziljev — mint már említettük — a dízelmotorokról beszélt. A hazai szakemberek közül Ónozó György miniszterhelyettesnek a közlekedési ágazat műszaki fejlesztési előirányzatai, Fülöp Lászlónak, a Biztosítóberendezési és Automatizálási szakosztály vezetőjének pedig a vasúti biztosítóberendezések üzemeltetési és fejlesztési kérdései volt a témája.

Élénk érdeklődést keltettek a szakmai konzultációk is — tegyük hozzá: az előadásoknak és a vitáknak nemcsak az egykori ösztöndíjasok, hanem a győri oktatók is hallgatói-résztvevői voltak —, ellátogattak a Rába Magyar Vagon- és Gépgyár méltán nemzetközi hírű hátsóhíd-gyáregységébe, a fővárosban pedig, a Budapesti Műszaki Egyetem vezetőségével találkoztak. A BME Közlekedésmérnöki Karán eszmecserét folytattak az oktatási és tudományos kutatómunka módszereiről. A rendezvénysorozat után I. P. Iszajev és I. K. Noszkov még egy hétig Budapesten maradt, a Műegyetem vendégeként: a két felsőoktatási intézmény közös kutatási témán dolgozik, s e magyarországi látogatás jó alkalom volt arra, hogy e téren is hasznosítsák az időt, előbbre lépjenek.

Meghatározó a vasút

A Szovjet Kultúra és Tudomány Házában rögtönzött kerekasztal-beszélgetésre is sor került (melynek megszervezésében az APN-hírügynökség magyarországi munkatársai segítették szerkesztőségünket). A. V. Noszarev, a moszkvai egyetem első rektorhelyettese — aki ötödször járt Magyarországon — ekkor említette:

— *Függetlenül attól, hogy melyik egyetem, vagy főiskola szakembereivel beszélgetünk, mindig kevésnek tűnik az időnk, hogy az összes, közös érdeklődésre számottartó kérdést megvitathassuk. Pedig, ha magyar kollégákkal találkozunk, rendre szóba kerülnek a közlekedés időszerű kérdései. Legutóbb tavaly jártam Győrött, akkor a BAM építésével kapcsolatban tettek fel igen sok kérdést, ezért is szólok mostani előadásomban e korszakos vállalkozásról.*

Noszarev professzorról jegyezzük meg: a hidak és az alagutak építésének tudora. Gyakorló szakemberként részt vállalt az egyik moszkvai metró-híd, valamint egy három kilométeres Volga-híd építésében is; az egyetemen 1964 óta tanít.

— A Szovjetunió életében, tekintettel az óriási távolságokra is, mennyire meghatározó a vasút szerepe? — kérdeztük.

— *A vasút elsődlegesen a nagy súlyú gépek, berendezések és egyéb szállítmányok továbbításában, valamint a nagy távolságokon meghatározó.* De, bármilyen jól szervezett is a légiforgalom, a személyszállításban is az első helyen áll. Vannak olyan, most feltárt területek — földgázmezők, olajban, ásványi kincsekben, nyersanyagokban gazdag vidékek —, ahová a szakemberek ma még csak repülőgépekkel juthatnak el, ám a vasútépítés igyekszik lépést tartani a követelményekkel.

— Mit tekintenek a szovjet vasútépítő szakemberek ma a legfontosabb feladatuknak?

— *A vasút átbocsátóképességének növelését rendkívül lényegesnek tartjuk, ezért is kulcskérdés, hogy a hidak és a vágányok bírják el a nagy sebességű és súlyú szerelvényeket.* Ám arra is törekednünk kell, hogy a leginkább gazdaságos építési és fenntartási megoldásokat alkalmazzuk. A BAM építése nemcsak nagy feladat, de óriási lehetőséget is kínál mindehhez. Ezért is szoros a kapcsolat a Moszkvai Vasútmérnöki Egyetem és a BAM építői között; sok kérdést közösen oldunk meg az építési igazgatósággal.

— A magyar felsőoktatási intézményeken kívül mely egyetemekkel állnak rendszeres kapcsolatban?

— A drezdai közlekedési egyetemmel csakúgy, mint a csehszlovák vasútmérnököket képző intézményekkel. Mostanában vált szorossá kapcsolatunk a kubai egyetemmel, legközelebb — márciusban — éppen Havannába utazom . . . Ám visszatérve a mostani, magyarországi ankéthoz: *sok kérdésre számítok a vasúti vasbetonhidak építésével és fenntartásával kapcsolatban, erre felkészültem.* Egyszersmind jómagam is kíváncsi vagyok az itteni tapasztalatokra és eredményekre.

A folytatás reményében

A kerekasztal-beszélgetésnek résztvevője volt *dr. Kiscelli László,* a győri Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola főigazgatója is. Tőle, és *dr. Zvikli Sándor* főiskolai adjunktustól, az ankét szervezőjétől tudtuk meg: újszerű kezdeményezésről van szó. Az egykori ösztöndíjasok már jó ideje igénylik, hogy ismeretanyagukat kibővíthessék a legfrissebb szovjet eredményekkel.

— Főiskolánk az MSZMP 1980. februári határozatának szellemében igyekszik korszerűsíteni a felsőoktatást — mondotta dr. Kiscelli László —, s e mostani rendezvény szerves része korszerűsítési törekvéseinknek. *Az a tény, hogy az előadásokon nemcsak a korábbi ösztöndíjasok, hanem a mai hallgatók, s főiskolánk oktatói is részt vesznek, rendkívül nagy hasznot jelent.* Napjainkban a közlekedésnek szinte minden ágára érvényes, hogy emelni kell a technikai színvonalat. Az 1200 nappali hallgatónk közül mintegy háromszáz tevékenykedik majd a vasút területén, s nem nélkülözhetik a nemzetközi tapasztalatok megismerését. Az sem titkolt cél persze, hogy — miközben továbbképzési fórumot teremtünk a MIIT egykori hallgatóinak —, a szovjet professzorok is megismerhessék a győri főiskola módszereit. Hasonló tapasztalatokat ígér a Műegyetemen sorra kerülő eszmecsere is.

Földes Tamás

A hallgatóság soraiban ott vannak a Szovjetunióban végzett vasúti mérnökök is (Valkó Tibor felvételei)

MHSZ-ÉLET

Tíz versenyen huszonnégy díj

Beszámoló a miskolci járműjavítóban

Az MHSZ-klub több mint száz tagja töltötte meg a miskolci járműjavító üzemi éttermét január 22-én. A vezetőség ekkor számolt be az 1981 évi munkájáról.

Bárány Gyula, az MHSZ Honvédelmi Klub helyi titkára kiemelte a honvédelmi munka fokozott felelősségét. Megemlítette, hogy az üzemben a tartalékos- és a lövészklubot összevonták, melynek egységes irányítását a *klubtanács* végezte. A nyolc bizalmival sikerült elérni a taglétszám 100 fölé növelését.

Harminchét rendezvény volt 1981-ben, ebből *28 verseny*, a többi vetélkedő, amely a tartalékos- és lövészszakosztály jó együttműködését tanúsította. Igen nagy látogatottsága volt a *honvédelmi kiállításnak*, ezenkívül filmvetítést biztosítottak a tartalékos továbbképzés anyagához. *A klub tíz versenyen 24 díjat szerzett.* Az eredményes munka elismeréseképpen hét klubtag kitüntetésben részesült.

Az MHSZ-klub 1982. évi munkatervében célul tűzték ki, hogy *szorosabban együttműködnek a szakszervezeti, a KISZ- és a nőbizottsággal*, kapcsolatot teremtenek egy általános iskolával. Közös rendezvénytervükben három honvédelmi témájú előadás, három filmvetítés, egy kiállítás és a szocialista brigádok számára rendezendő vetélkedő is szerepel. Ezenkívül részt vesznek majd a MÁV, valamint az MHSZ városi vezetőségének valamennyi versenyén is.

Pál István

Az aranyak kovácsa

Dr. Bay Béla hetvenöt éves

A közelmúltban ünnepelte hetvenötödik születésnapját *dr. Bay Béla* mesteredző, a magyar és a nemzetközi vívósport kiemelkedő egyénisége.

Éppen a minap jött ki a kórházból, a makacs combideggyulladás hetekre ágyhoz kötötte.

— *Oktatásra, edzésre egyelőre nem gondolhatok* — magyarázza —, *egy ideig még feküdnöm, pihennem kell. Nagyon hiányzik a vívóterem, a tanítványaim* ...

Hát igen, a tanítványok... Ők azok, akik Bay Béla bácsi (engedtessék a megszólítás) munkáját, pályáját fémjelzik. Hosszú a sor! Hosszú, hiszen a páston eddig eltöltött több mint fél évszázad — ötvenöt esztendő — java részét vívómesterként élte le. A sportág olyan kimagasló egyéniségei nőttek ki a keze alól, mint *Elek Ilona, Sákovits József, Gyuricza József*, a *Kamuti fivérek, Bóbis Ildikó, dr. Fenyvesi Csaba, Maros Magda, Erdős Sándor, Pap Jenő* ... És még hosszan sorolhatnánk a vasutas, az olimpiai és világbajnokok, érmesek listáját ...

Szűkebb hazája, a BVSC mellett az egyetemes magyar vívósport vezetésében is ott találhattuk: *1948-tól — hatéves megszakítástól eltekintve — 1977-ig szövetségi kapitányként tevékenykedett.* Hogy ez idő alatt milyen sikereket ért el a magyar vívás, annak ecsetelésére kevés lenne egy rövid cikk ...

Visszavonulása után sem szakadt el a pengék világától — nap mint nap ott találhattuk a vasutasvívók főhadiszállásán. Plasztront öltött, kezébe fegyvert vett, s fiatalokat megszégyenítő lendülettel folytatta az oktatást.

— *A vívás annyira hozzátartozik az életemhez, hogy nem is tudnám már másként elképzelni* — mondja.

Hogy ez fordítva is igaz, vagyis, hogy a hazai vívósport sem képzelhető el dr. Bay Béla nélkül, arra is számos példa utal. Jól szemlélteti ezt, hogy maga *Buda István*, az Országos Testnevelési és Sporthivatal elnöke is megkereste a vasutasok mesteredzőjét: segítse továbbra is tapasztalataival, tanácsaival a sportágat. Ugyanezt kérte a vívószövetség is ...

Talán mondani sem kell, hogy mennyire, de mennyire szükség van erre. Hiszen vívósportunk, s ezen belül a BVSC pengeforgatói — nehéz időket élnek. Valamennyi fegyvernemben rendkívül kiegyenlítődött a nemzetközi mezőny, az érmekért, helyezésekért talán soha nem folyt ekkora harc. Az erők összpontosítása, a minőségi munka megszervezése, irányítása a tapasztalt, eredményes mesterek feladata kell, hogy legyen.

Az olyan szakembereké, mint dr. Bay Béla.

P. Gy.

Évzáró közgyűlés a budapesti igazgatóságon

A Magyar Honvédelmi Szövetség budapesti vasútigazgatósága honvédelmi klubja február 24-én évzáró közgyűlését tartotta, melyen részt vett *Vass János*, a VIII. kerületi MHSZ titkára, *Mészöly Ferenc*, a vasutas-szakszervezet budapesti területi szakszervezeti bizottságának titkára és Pady Géza, az igazgatóság pb-titkára.

A közgyűlést *Balassa István* vasútigazgató-helyettes, a honvédelmi klub elnöke nyitotta meg. Ezt követően *Móricz Dezső*, a klub titkára számolt be a múlt évi tevékenységről, illetve eredményekről.

— Szervezetünknek a múlt évben is legfontosabb feladata volt az ifjúság — elsősorban — a sorköteles fiatalok — honvédelmi előképzése — mondotta. — Rendszeresen foglalkoztunk a tartalékosok utóképzésével is, ugyanakkor tovább növeltük a honvédelmi tömegsportokban részvevők számát. A kerületi tartalékos honvédelmi versenyben első helyezést értünk el, s így bejutottunk a budapesti döntőbe, ahol a középmezőnyben végeztünk. A múlt nyáron eredményesen szerveztük meg az országos vasutas lövészversenyt is.

Ezután Móricz Dezső ismertette a jelenlevőkkel a szervezet 1982. évi tervét, amelyből kiemelte az irányító és propaganda munka fontosságát.

Az ülés végén, a legjobbak közül 14-en jutalomban részesültek.

Séra

Dóka Vidorné

Emlékünnepség, fegyverbaráti találkozó

Az MHSZ ferencvárosi szervezete és MSZBT tagcsoportja február 16-án Budapest felszabadulásának 37., a Szovjet Vörös Hadsereg és Hadiflotta születésének 64., valamint a Munkásőrség megalakulásának 25. évfordulója tiszteletére ünnepséget rendezett a Ferencvárosi Vasutas Művelődési Központban.

Az ünnepi díszt öltött színházteremben megjelenteket *Csizmadia Lajosné* köszöntötte, majd *Király János*, az üzemi pártbizottság tagja mondott beszédet. Ezt követően elismerő okleveleket és tárgyjutalmat adtak át az ideiglenesen hazánkban állomásozó szovjet déli hadseregcsoport az MSZBT, valamint az MHSZ helyi szervezetének képviselői. Elismerést kaptak azok, akik a magyar és szovjet nép közötti barátság elmélyítéséért munkálkodtak, a munkásőrség soraiban helytálltak, és az MHSZ-ben eredményesen tevékenykedtek.

Az ünnepi est második részében, fegyverbaráti találkozó keretében, a pályaudvar MHSZ szocialista brigádjai megvendégelték a szovjet katonákat és a fegyveres testületek jelenlévő tagjait.

Feladatok és lehetőségek

Értékelték az MHSZ-szervezet munkáját a nyíregyházi csomóponton

Nyíregyházán január 20-án értékelték a vasutas MHSZ-szervezetben folyó munkát. *Franczel János*, a csomópont MHSZ-titkára az 1981. évi munka értékelésénél hangsúlyozta a fiatalok haza megvédésére való nevelésének fontosságát. Szólt arról, hogy a tagságot tömörítő lövész- és tömegsport-klubok foglalkozásai rendszeresek voltak, de a több verseny lehetőségét befolyásolta a városi lőtér leterheltsége, ezért felvetette egy szobalőtér létesítésének gondolatát.

Varsányi László, az üzemi pártbizottság titkára, aki MHSZ-tag és munkásőr, elmondta, hogy a párt végrehajtó bizottsága rendszeresen értékelte az MHSZ munkáját. A jövő legfontosabb feladatai közé sorolta a politikai munka javítását, a végzett munkát bemutató különféle tablók, vitrinek, híradók frisseségét, aktualitását s a foglalkozások színvonalának emelését.

A hozzászólók — az idősebb és fiatalabb generáció képviselői — egyaránt szorgalmazták a szobalőtér mielőbbi megoldását. Többen javasolták a közös MHSZ-munkásőrversenyek megrendezését és az újfelvételes fiatalok MHSZ-szervezetbe való bevonását. Nem hallgatták el azt sem, hogy a versenyekre nem mindig sikerült a legjobb csapatokat küldeni.

Zajácz Ferenc, az MHSZ városi titkára támogatásáról biztosította a vasutas MHSZ-szervezetet a szobalőtér létesítésében, majd hangsúlyozta a követelmények növelésének szükségességét.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Ez az intézkedés sok busszúságtól kíméli meg az utazóközönséget. (Folytatás a 39. függőlegesben.) 13. Város a Szovjetunióban. 14. Csillagászati talpont. 15. Még, németül. 16. Az egyik szülő. 17. Lábasfejű vízi állatok. 19. Sok, keverve. 20. A rádium vegyjele. 21. Fonalat készít. 22. Vegyipari alapanyag. 24. Aroma. 25. Nagy gázlómadár. 27. Hangszín, árnyalat. 28. Állóvíz. 30. Vésett, díszített drágakő. 32. Gyulai Tamás. 33. Vulkán kezdete. 34. Kicsinyítő képző. 36. Algéria helyén volt birodalom. 38. Termés. 39. Élősködő apró rovar. 41. Utcának is, cipőnek is van. 42. Szín. 43. Kevert ladik. 45. Tiltószó. 46. Nem jár a motor. 47. Nem érkezett időben. 49. Agyrém, rémkép, kísértet. 50. Orosz folyó, névelővel. 51. Argon vegyjele. 53. Az erdő lakója. 54. A beszéd tárgya, feladat. 55. Román pénz. 56. Kis fűzött könyv. 58. Vízinövény. 59. Hangtalanul mar. 60. A döntetlen egyik formája a sakkban. 61. Intő. 63. Sárga szélei. 64. Alföldi város. 66. Borsa ikerszava.

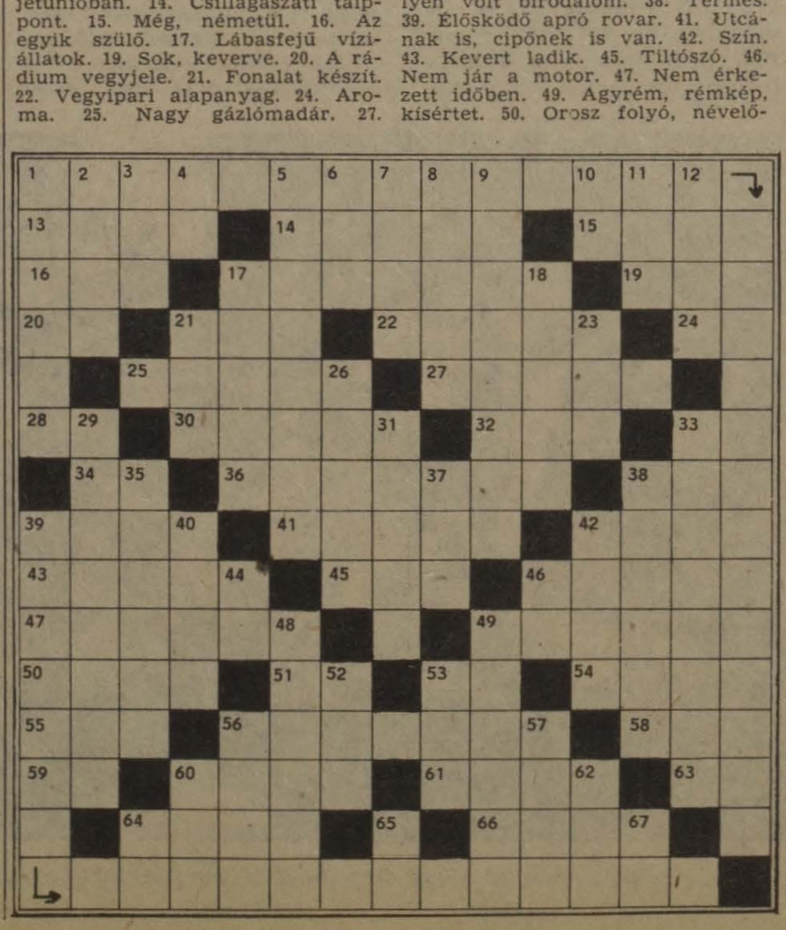
Függőleges: 1. Az örmények szent hegye. 2. Dohányzóeszköz. 3. ...-boga. 4. Éneklő hang. 5. Béla király névtelen jegyzője. 6. Épületelem. 7. Női név. 8. Férfinév. 9. Az orvostudomány egyik ága. 10. Csontokat köt össze. 11. Tartó. 12. Dunántúli cukorgyár. 17. Lengyelország, németül. 18. Sólyomféle ragadozó madár. 21. Rágószervünk. 23. Horony. 26. Ázsiai főváros. 29. Szabályos nyolclap (görög). 31. Buenos ... 33. Lehet szerelmi is. 35. Vissza: ... Miklós báró (1794—1865) regényíró. 37. D. K. M. 38. Fordított bolyongásaim. 40. Kikötő a Vörös-tenger partján. 42. Alant. 44. Káté! 46. A lantán kémiai jele. 48. A kezemben van. 49. Építőanyag is lehet belőle. 52. Piros, németül. 53. Asztalos teszi. 56. Hóhér. 57. Lehullott levél. 60. Ülőalkalmatosság. 62. O. V. E. 64. A molibdén vegyjele. 65. Nemes fém. 67. Kannában van.

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

Beküldési határidő: 1982. március 25.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Vonatfeloszlatások elkerülése. Kocsitípusok jó kiválasztása.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 1982. évi 3. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Reczetár Jánosné, Pápa, Kilián-lakótelep 11. I/3.; László Lipót, Budapest, Alkotás u. 31. 1123; Törő Gyuláné, Püspökladány, Rába u. 3.; Petrusák Gabriella, Nyíregyháza, Honfoglalás út 14.; Németh István, Zalaszentiván, Kossuth L. u. 27.



HÍREK

— **Bizalmi küldöttek ülése.** Február 26-án a győri körzeti üzemfőnökségen bizalmi testületi ülést tartottak, amelyen Kedves Ferencné szb-titkár számolt be a bizottság választása óta eltelt munkáról és az idei feladatokról. Utána Tóth István üzemfőnök ismertette az elmúlt évi termelési eredményeket, majd a testület elfogadta a MÁV kollektív szerződés helyi függelék 1982. évi módosításának tervezetét.

— **Brigádvezetők tanácskozása.** Sopron állomás oktatótermében február 15-én brigádgádvezetői értekezletet tartottak, amelyen értékelték a csomópont brigádjainak elmúlt évben végzett munkáját, majd odaítélték a különböző kitüntető címeket.

— **Vetélkedő.** A szerencsi körzeti üzemfőnökségen szakmai, politikai és irodalmi vetélkedőt rendeztek a szocialista brigádok részére. A győztes Szerencs állomás forgalmi brigádja lett.

— **Könyvakció.** A hatvani körzeti üzemfőnökség KISZ-bizottsága — a Kun Béla alapszervezettel közösen — cserebere könyvakciót rendezett a könyvbarátok részére. A három nap alatt több régi, ma már a kereskedelemben sem kapható könyv talált gazdára.

— **Előadás.** A tapolcai Batsányi János Művelődési Ház nyugdíjasklubjának tagjai részére „Az öngyógyítás veszélyei" címmel tartott előadást a közelmúltban dr. Rédiger Béla gyógyszertárvezető. Hasznos tanácsokat adott az idős embereknek többek között arról, hogy milyen veszélyekkel jár az orvosi ellenőrzés nélküli gyógyszerszedés.

— **Szovjet vendégek Budapesten.** Az MSZBT országos elnöksége meghívására február 21-én harmincöt tagú csoport utazott Szovjetunióból Budapestre a Tisza expresszel. A küldöttséget a Keleti pályaudvar MSZBT tagcsoportja fogadta. Az expressz mozdonyvezetője, Záhonytól Budapestig, a Keleti üzemfőnökség vontatási üzemegység Steinmetz kapitány brigádjának vezetője volt.

MUKI

A Mukinak becézett kis gőzössel 1938-ban ismerkedtem meg a dombóvári fatelítőben. Csillogott, villogott még ott is, ahol fekete volt. Büszkén viselte a 91-001 pályaszámot a tűzveszélyes üzemek ideális mozdonya. Linzben készült 1914-ben a Kraus a Comp Lokomotivfabrikban és az 1915-ben épült dombóvári fatelítőben segítette a termelést a felszabadulás előtt és napjainkban is. A kazánja, ami alatt nem égett tűz soha, 10 atmoszférára volt engedélyezve. A mozdonykazánt a hulladék elégetéséből származó gőzzel „szoptatják" meg, amivel teljes üzemben 4, szakaszos üzemben 6 órát képes dolgozni.

Jelenlegi értéke az amortizáció révén 100 Ft körül van, *fenntartása szinte ingyenes. A havi 300-400 üzemóra alatt értékének sokszorosát termeli meg.* A hulladék eltüzeléséből származó gőzt felhasználva, az üzemanyag is szinte ingyenes, mondta *Kovács Béla* szállítási művezető.

A második világháború alatt és után három kocsival a fővonalon is közlekedett, megoldva ezzel a Dombóvár környéki munkások be- és kiszállítását. Fővizsgája 1984. II. 3-ig érvényes. Muki hatvanévi szolgálat után valószínű a Közlekedési Múzeum tulajdona lesz.

Krajczár Antal

— **Szabad pártnap.** A nagykanizsai körzeti üzemfőnökség pártbizottsága a főnökség dolgozói részére szabad pártnapot rendezett február 10-én. Dr. Izsák József kereskedelmi főnök tájékoztatta a hallgatókat az aktuális politikai eseményekről.

— **Felhívás.** Az 1943/44-ben végzett MÁV tisztképző tanfolyam hallgatói részére tavasszal találkozót szerveznek. Akik ezen részt akarnak venni levélben értesítsék dr. Varsányi Lajos szervezőt. Cím: 1026 Debrecen, Garay út 22.

— **Az öregekért.** A Jászkiséri MÁV Építőgépjavító Üzem IV. műhelyének Radnóti Miklós szocialista brigádja kommunista műszakok szervezését kezdeményezte az üzem 58 brigádjának. A műszakokért járó pénzt egyedül élő idős emberek és szociális otthonok támogatására fordítják majd.

Lakáscsere

Elcserélném Komáromban levő városközponti üzletsorok melletti földszintes kétszobás, komfortos, erkélyes, 55 négyzetméteres tanácsi lakásomat budapesti hasonlóra. Lehet vasutas dolgozó is. Minden megoldás érdekel. Cím: Stumfold Rudolf, 2900 Komárom, Mártírok u. 5/a. fszt. 1.

Elcserélném 51 négyzetméteres két szoba, konyhás, kamrás — fürdési lehetőséggel — MÁV-bérlakást és 26 négyzetméteres szobakonyhás tanácsi lakást budapesti két szoba összkomfortos tanácsi vagy MÁV-bérlakásra MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet a délutáni órákban a 345-462, munkaidő alatt a 27-77 telefonszámon: Zsitvay.

Elcserélném zuglói, zöldövezeti, 32 négyzetméteres, olcsó bérű, modern, összkomfortos tanácsi lakásomat 60 négyzetméter körüli, hasonló nívójú, összkomfortos MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet 19 órától a 842-584, napközben a 49-46-os telefonszámon: Kiss Csaba.

Elcserélném debreceni, központi fekvésű, MÁV nagyállomás melletti, III. emeleti tanácsi, két szoba összkomfortos, gázfűtéses, hideg-meleg vizes, nagy erkélyes lakásomat budapesti hasonlóra. Érdeklődni: Debrecen, Erzsébet u. 4. Telefon: 18 órától a 25-245 vagy Budapesten 18 órától a 472-842.

Elcserélném budapesti két és fél szobás — a félszoba külön bejáratú —, étkezős, loggiás MÁV-bérlakásomat kisebb komfortos, különálló, kertes lakásra MÁV-dolgozóval. Kovács István, Budapest XV., Lenin u. 16/b. fszt. 2. 1155.

Elcserélném budapesti háromszobás komfortos, 100 négyzetméteres, telefonos MÁV-bérlakásomat kétszobás komfortos vagy egyszobás, két félszobás komtortos bérlakásra. Érdeklődni lehet: Kiss István, telefon: 152-288, délután 6—8 között.

Elcserélném szolnoki egy, plusz két félszobás összkomfortos MÁV-bérlakásomat budapesti MÁV- vagy tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. Hármas csere is érdekel. Váry Ottó, Szolnok, Mátyás kir. u. 2. 5000. Telefon: 01-17-62 vagy 343-935.

Elcserélném két szoba komfortos, III. emeleti, utcai MÁV-bérlakásomat egy szoba komfortos tanácsi lakásra Budapest területén. Levélcím: Szörényi Béláné, Budapest VI., Lehel u. 1. sz. III. 13.

HALÁLOZÁS

Február 1-én, életének 52. évében váratlanul elhunyt Szendrei Frigyes, a miskolci igazgatóság munkaügyi és szociális ellátási osztályának vezetője. Vasutas családból származott. A kereskedelmi középiskola elvégzése után került a vasúthoz. Vezetői korán felfigyeltek kiváló képességeire, ezért már 23 évesen a Miskolc-Tiszai pályaudvar szakszervezeti bizottságának elnökévé választották. Később a területi bizottság politikai munkatársaként dolgozott tovább. Húsz évet dolgozott a vasutasok érdekvédelmének szolgálatában.

1973-ban nevezték ki a munkaügyi és szociális ellátási osztály vezető helyettesének, majd később osztályvezetőnek. Munkásságát több kitüntetéssel, köztük a Szakszervezeti Munkáért arany fokozattal is elismerték.

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
1139 Bp. XIII., Váci út 73.
Telefon: 497-950
Levélcím: 1553 Budapest, pf. 43.
Felelős kiadó:
dr. Jandek Géza igazgató
Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB 215—51628 82—998. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVI. ÉVFOLYAM, 6. SZÁM ÁRA: 1,30 FORINT 1982. MÁRCIUS 22.

A TARTALOMBÓL:

Fegyverben az utókorért (2. oldal)

Az alkohol rombolja a szervezetet (3. oldal)

Másfél milliárdos beruházás (4. oldal)

Józsefvárosi tapasztalatok (5. oldal)

Újítómozgalom (7. oldal)

A VASUTAS ROKKANTAKÉRT

Öt és fél millió forint a MÁV Kórház csekkszámláján

A felhasználásra vasútegészségügyi szakemberek készítenek tervet

Mint azt lapunk 5. számában is közöltük, az elnökség február 18-i ülésén értékelte a rokkantak nemzetközi éve alkalmából készített akcióprogram és brigádfelajánlások eredményeit, amelyekről most részletesebben tájékoztatjuk olvasóinkat.

Az ENSZ 1981-et a rokkantak évének nyilvánította, és felkérte a világ országait, hogy ebből az alkalomból tegyenek meg mindent a rokkantak élet- és munkakörülményeinek javítása, társadalmi beilleszkedésük segítése érdekében. E felhívásnak eleget téve nemzeti szervező bizottság alakult a hazai feladatok koordinálására. A vasutas-szakszervezet is feladattervet készített, amelyben meghatározta a legfontosabb teendőket. A szocialista brigádok, a *Magyar Vasutasban* megjelent felhívás nyomán megkezdték a kommunista műszakok szervezését, amelynek értékét a MÁV Kórház baleseti utókezelő osztálya (Szántó Béla út) csekkszámlájára fizették be azzal a céllal, hogy segítsék az ott kezelt mozgássérült vasutasok rehabilitációját, a gyógyításhoz szükséges körülmények korszerűsítését.

Az elmúlt évben a vasutasok ezrei tettek tanúbizonyságot áldozatkészségükről. *Több művelődési intézmény és sportklub is bekapcsolódott a rokkantakat támogató akcióba.* Műsorokat szerveztek, díjmentes sportolási lehetőséget biztosítottak. Kiemelkedő kulturális eseménye volt az évnek az a képzőművészeti kiállítás, amelyet — a *Szántó Béla* utcai baleseti utókezelő orvosainak kezdeményezésére — szakszervezetünk országos művelődési központja rendezett a Landler Jenő Járműjavító Üzem művelődési házában a vasutas rokkantak alkotásaiból. A kiállítás anyagát később több intézményben is bemutatták.

A brigádok és kisebb kollektívák valamennyi ötletét, segítő tettét szinte felsorolni sem lehet. Bekapcsolódtak mozgássérültek lakásainak felújításába, betegkocsit készítettek és javítottak, gyógyászati segédeszközöket, köztük szobakerékpárt terveztek és gyártottak. *(A brigádok felajánlásairól, a segédeszközök átadásáról lapunkban rendszeresen beszámoltunk.)*

A ½ százalékos ÖTA ügykezelési bizottsága, valamint a központi vezetőség mellett működő társadalombiztosítási bizottság segélyezési albizottsága kiemelten, megkülönböztetett figyelemmel kezelte a rokkantak kérelmeit. Több tízezer forint támogatást és segélyt folyósítottak az arra rászorulóknak. *Tizennyolc mozgássérült részére Trabant Hycomat gépkocsivásárlásra összesen 90 ezer forint hozzájárulást adott a VSZTO.* Gyógyszerköltség-térítés címén (az ÖTA terhére) 945 betegnek több mint 530 ezer, a tbc támogatási keretből pedig 315 személynek 330 ezer forintot fizettek.

A MÁV Kórház baleseti utókezelő osztályának fejlesztésére 1981-ben brigádok százai rendeztek kommunista műszakot, vagy ajánlották fel egynapi bérüket. *A pénzt a MÁV Kórház MNB 232—90131—2355 számú csekkszámlára utalták át.* A számlán 5 582 677 forint gyűlt össze, december 31-ig.

A pénz felhasználására konkrét tervek még nem készültek. Az elnökség részére készült előterjesztés meghatározta, hogy ezt az összeget olyan fejlesztésre kell felhasználni, amely a rokkant vasutasok rehabilitációját, a korszerűbb utókezelést hivatott szolgálni. Ennek alapján a pénzfelhasználást illetően az elnökség elé két variációt terjesztettek:

Megfelelő arányban felosztani az egészségügyi intézmények fejlesztésére, ahol a rokkant vasutasok rehabilitációja, munkaképességük helyreállítása, utókezelésük folyik. Ennek alapján *a budapesti MÁV Kórház baleseti utókezelő osztálya részére 2,5 millió forintot, a budakeszi kórház, valamint a balatonfüredi és a hévízi szanatóriumoknak 1—1 millió forintot javasolnak.*

A másik változat szerint (az eredeti felajánlás szellemében) az összegyűjtött pénzt *teljes egészében a MÁV Kórház baleseti utókezelője fejlesztésére fordítani.* (Gyógymedence-építés, munkatherápiás részleg és tanműhely létrehozása, felszerelési tárgyak beszerzése stb.)

A rokkantakért tett társadalmi összefogásnak azonban csak akkor lesz igazi eredménye, ha folyamatosan törődünk velük és fokozatosan megteremtjük foglalkoztatásuk lehetőségeit és könnyebbé tesszük hétköznapjaikat. Ez annál is inkább indokolt, mert a vasutas rokkantak száma meghaladja a 21 ezret. Átlagnyugdíjuk: *2816 Ft.* Ezenkívül több mint 1200 a testi-szellemi fogyatékos vasutas gyermekek száma.

Az elnökség a rokkantak javára összegyűjtött pénz felhasználására javasolt mindkét variációt vasútegészségügyi szakemberekkel dolgoztatja ki és azt a központi vezetőség elé terjeszti. Ott döntenek majd arról, hogy a két javaslat közül melyiket valósítják meg.

KITÜNTETÉSEK

a nemzetközi nőnap alkalmából

A nemzetközi nőnap alkalmából, március 5-én, kitüntetési ünnepséget tartottak a MÁV Vezérigazgatóság konferenciatermében. Az ünnepségen részt vett *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója, *Szemők Béla*, a vasutas-szakszervezet titkára.

Az ünnepséget *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes nyitotta meg, majd *Urbán Sándor* vezérigazgató-helyettes mondott beszédet. Rámutatott: különös tisztelet illeti azokat a vasutas lányokat, asszonyokat, akik kimagasló eredményeket érnek el a munkában, a sok áldozattal járó vasúti szolgálat ellátásában. Közülük sokan a család és a szolgálat mellett aktívan részt vesznek a közügyek intézésében is. Beszéde további részében azokról az intézkedésekről beszélt, amelyek a nőpolitikai határozat nyomán a vasútnál születtek.

Urbán Sándor vezérigazgató-helyettes köszönti a nőket

Az ünnepi megemlékezés után *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója adta át a miniszteri kitüntetéseket és a vezérigazgatói elismeréseket. (A kitüntetettek névsorát a 3. oldalon közöljük.)

A vasút februári szállítási teljesítménye

9 millió 404 ezer tonna áru és 21 millió 653 ezer utas

A vasúttal szemben felmerült áruszállítási igény februárban is kevesebb volt a bázisbelinél, s a tervben előírtnál. A vasút ugyanis csak *9 millió 404 ezer tonna árut szállított.* Ezzel a bázishoz viszonyítva 95,1, a tervhez képest pedig 96,5 százalékos teljesítést ért el.

A kocsiigényes áruszállítás volumene *(7 millió 621 ezer tonna)* a bázisértéknél 3,9 százalékkal, a tervezett szintnél pedig 1,7 százalékkal volt kevesebb.

A fuvarozásra feladott élőállat-küldemények mennyisége 2,9 százalékkal kevesebb volt a bázisnál. Ezen belül a belföldi szállítás 59,7 százalékkal nőtt, az exportküldemények volumene viszont 9 százalékkal csökkent.

A záhonyi átrakó térség belépő áruforgalmát a bázishoz viszonyítva erőteljes csökkenés jellemezte. A kiürítetlen széles nyomtávú teherkocsi-maradvány napi átlaga a bázishoz képest 44,7 százalékkal, hóvégi értéke pedig 20,3 százalékkal csökkent.

A térség kilépő áruforgalmát ugyancsak csökkenés jellemezte.

Az áruszállítás minősége kedvezőtlenebb volt, mint egy évvel korábban. Ezt tükrözi többek között *a géprevárások 33,9 százalékos és a vonatfeloszlatások 23,5 százalékos emelkedése, illetve a menetrendszerűség 0,2 százalékos romlása.* A minőségromlásról tanúskodik az is, hogy a rakottérkezés 1,3 százalékos csökkenése mellett a kirakatlan teherkocsi-maradvány napi átlaga 13,4 százalékkal több volt, mint 1981 azonos időszakában. Ez utóbbi szoros összefüggésbe hozható a minden szombatra kiterjedő munkaszünet országos bevezetésével.

A tehervonati mozdonyok kihasználása februárban kielégítően alakult. A mozdonyok napi hasznos futása a gőzvontatásnál 2,9 százalékkal, a villamos mozdonyoknál 1,1 százalékkal, a nagy dízelmozdonyoknál 0,3 százalékkal, a kis dízelmozdonyoknál pedig 0,5 százalékkal volt magasabb a tervben előírt szintnél.

A teherkocsik kihasználása, a statikus terhelést alapul véve, lényegében bázisszinten alakult. Az időbeli kihasználás azonban, a vonatfeloszlatások, a napi kirakatlan maradvány említett arányú emelkedése és a menetrendszerűség csökkenése következményeként 9,4 százalékkal kedvezőtlenebb volt, mint 1981 februárjában. *Végső soron a teherkocsik napi munkája 6,7 százalékkal csökkent.*

Februárban a vasút *21 millió 653 ezer utast szállított, amellyel a bázishoz viszonyítva 99, a tervhez képest 101,4 százalékos teljesítést ért el.* Az utaskilométer teljesítése várhatóan 98,4, illetve 99,5 százalék.

A személyszállítás minősége a menetrendszerűség hálózati értékét tekintve 0,5 százalékkal romlott, a nemzetközi vonatoknál viszont közel 16 százalékkal javult. A fajlagos késési időket figyelembe véve a minőség, hálózati szinten 5,1 százalékkal, a nemzetközi vonatok esetében pedig 18,3 százalékkal alakult kedvezőbben, mint egy évvel korábban.

A józsefvárosi konténerpályaudvaron a kötött pályán mozgó daruk mellett önjáró gépek könnyítik az „ezüst ládák" mozgását Riport az 5. oldalon (Óvári Árpád felvétele)

A rajkaiak nyerték a határforgalmi versenyt

Értékelték a rajkai magyar—csehszlovák közös üzemváltó határállomás 1981. évi munkaversenyét. Ezúttal a magyarok bizonyultak jobbnak. A rajkai vasutasok a kilépő vonatokat az előírt 115 percnél rövidebb ideig várakoztatták. A vonatok gazdaságos terhelése terén ugyancsak eredményesebbnek bizonyultak: *vonatonként 50 tonnával több árut szállítottak, mint csehszlovák kollégáik.* A vonatközlekedési tervet viszont a csehszlovák vasutasok pontosabban betartották, mint a magyarok.

A már 21 éve tartó nemzetközi határforgalmi munkaversennyel kapcsolatban az üzemváltó állomáson elmondták, hogy az idén sokkal szorosabb eredmény várható.

Fegyverben az utókorért

Látogatás egy Szabolcs megyei vöröskatonánál

Nem esik messze az alma a fájától. Ennek a közmondásnak az igazsága jut eszünkbe *Sorosinszky József* egykori vöröskatona — az Utasellátó Vállalat nyugdíjasa —, életrajzának áttekintésekor. A 80 esztendős, viszonylag jó egészségben élő, friss emlékező tehetségét most is őrző veteránt a Szabolcs megyei Buj községben látogattuk meg.

A legifjabb nemzedék — az unokák körében

Lengyelként magyar földön

— Itt találtam menedéket Horthy csendőreinek üldözése elől, itt kaptam vissza szabadságomat a felszabadító szovjet katonáktól, itt alapítottuk meg a pártszervezetet és a termelőszövetkezetet elvtársaimmal, és innen bocsátottam szárnyukra a gyerekeimet — válaszolja arra a kérdésre, hogy nyugdíjazása után miért nem maradt fiai, lányai, unokái és dédunokái körében, a fővárosban. Meg aztán az is igaz, hogy Sándor fia —, aki Nyíregyházán a rendőrség kötelékében szolgál — itt a faluban épített modern, emeletes családi házat, s amig elkészült, szükség volt az ő segítségére is. Aztán a gyerekek is aktív közreműködők voltak annak a régi lakásnak a korszerűsítésében, amelyben jelenleg élete párjával az öreg lakik, a falu határát átszelő Lónyai-csatorna partján.

Mielőtt arról ejtenénk szót, hogyan lett Sorosinszky József a Magyar Tanácsköztársaság vörös katonája, tudni kell, hogy *a nagyapját Lengyelországból száműzték a Habsburg-kopók, mert tevékenyen részt vett az 1846-os krakkói felkelésben.* Az akkor megalakult nemzeti kormány elvben eltörölte a jobbágyszolgáltatásokat és a nemesi kiváltságokat, programjába vette, hogy földet ad a nincstelen parasztoknak, ugyanakkor harcra szólította a népet Lengyelország függetlenségéért. *A nemesi származású József Sorosinszky önként felajánlotta földjét a meghirdetett program céljaira,* csakhogy a benyomuló osztrák csapatok hamarosan leverték a felkelést, s akik támogatták a nemzeti kormányt, földönfutók lettek.

— Ezek után lengyel száműzöttként telepedett le az én nagyapám Magyarországon, pontosabban a Tokajjal szomszédos Rakamazon — mondja Sorosinszky József.

Az apja, aki már itt nősült, eltűnt az első világháborúban, édesanyját pedig sokkal előbb, alig ötéves korában elvesztette. Nem is járt ki az elemi iskolában két osztálynál többet, hiszen az ilyen sorsban részesülő gyerekeknek akkoriban minél hamarabb cselédeskedniük kellett.

Szamuely Tibor hívó szavára

— Képzelhető ezek után, mit éreztem 1919 februárjában, amikor Szamuely Tibor eljött Nyíregyházáról Rakamazra is gyülést tartani. A szőke fiatalember világosan, lelkesítően beszélt. Elmondta, hogy az 1918. október 31-én uralomra került polgári demokratikus kormány hatalma szétesőben van, antantbarát külpolitikája is csődöt mondott. *Nincs más megoldás, csak az, hogy a munkás- és parasztttömegek követeléseihez hiven a Kommunisták Magyarországi Pártja vegye kezébe a társadalmi átalakulás irányítását. Márciusban, a Tanácsköztársaság kikiáltásakor Nyíregyházán álltam be a vöröskatonák közé...*

A megye székhelyén akkor harmincötezer, fegyverfogásra kész ember gyült össze. Sorosinszky József szerint ez a létszám elegendő lett volna a rend helyreállítására és fenntartására, de elenyésző a románok, csehek, franciák létszámban is nagy túlerőben levő reguláris hadseregeivel szemben. Ám a tömegek lelkesedése akkor mit sem törődött ezzel.

— A riadó elhangzása után gyalog meneteltünk Nagykállóba, s ott ütköztünk meg először a román csapatokkal — meséli a veterán. — *Ők bizony sokkal jobban fel voltak fegyverezve, s hogy mást ne mondjak: a franciáktól kapták a hetes ágyúikat, de a kemény harcokban sikeresen álltuk a sarat, s tartottuk a frontot egészen Tokajig. Aztán Mezőkövesdre irányították a zászlóaljunkat pihenőbe, majd ott egyesültünk a vöröskatonák újabb csapataival. Harapófogóba zártuk az Eger városát tartó cseheket, aztán ütközetről ütközetre nyomultunk tovább Bélapátfalva, Miskolc irányába. Itt csatlakozott hozzánk a diósgyőri munkások ezrede, s együttesen vezényeltek át bennünket Szolnokra, ahol már ott voltak a 32-esek Pestről, páncélvonattal...*

Ármánykodás és árulások sorozata miatt bukott el a Magyar Tanácsköztársaság Sorosinszky József személyes tapasztalatai szerint is, nem pedig azért, mert a hadseregét egyszer is legyőzték. A vörös tiszteket módszeresen leváltották, s helyükre az ellenforradalmárokkal rokonszenvező árulókat állítottak.

— A végén harc nélkül kellett megadni magunkat. Sokan még akkor is lelkesítettek bennünket, hogy menjünk Vácra, onnan a Dunántúlra, mert ott még vannak vörösök, és felfegyvereznek bennünket. Mentem én is, de csakhamar megtudtam, hogy *azokat, akik átmentek, tőrbecsalták és elfogták a fehérek. Fához kötözték őket a Balaton-környéki erdőknél, aztán sortüzet zúdítottak rájuk. Vándorutam során engem Miskolcnál kaptak el, de egy viharos éjszakán megszöktem a gyűjtőtáborból, harmadmagammal kiszakítva a drótrácsot...*

Üldöztetve, megbotozva

1919 őszén vergődött haza, Rakamazra. Jellemző az akkori állapotokra, hogy a mostohaanyja jelentette fel a csendőrségen, amig a pajtában aludt. Szerencsére a szomszéd házban lakó *Molnár Zsuzsi* néni felverte: — *Menekülj, Józsi!* A menekülés akkor sikerült is — Bujon, majd Balsán napszámoskodott egy ideig —, de az 1920-as népszámláláskor a rakamazi főjegyző csendőrkézre adta.

— Mindjárt hetvenöt botot mértek rám a pincében, nádvesszővel, miközben fejjel lefelé, lábammal felkötözve lógtam egy gerendán. Aztán leültettek, kiszabadultam, majd Buj községben, ahol ismét kitudódott a múltam, kezdődött minden elölről. A kótaji Virág Gyurival újra elítéltek négy hónapra.

A fogházi felügyelő egyszer kurtavasra verette — jobb lábát a bal kezéhez, jobb kezét a bal lábához láncolva — azon a címen, hogy a malacok moslékából két szem krumplit a zsebébe tett. *A felszabadulást megelőzően mindig üldözött vadként élt,* kivéve azt a hat esztendőt, amelyet a Bodrogközi Kisvasútnál *pályamunkásként,* majd azt a néhány évet, amit a balmazújvárosi *út- és vasútépítőknél* töltött el, hallgatva korábbi múltjáról.

— Negyvennégy novemberében újra Buj község határában rejtőzködtünk Soltész Ferenc és Labanc Ferenc barátaimmal a bennünket kereső fasiszták elől, villával és fejszével felfegyverkezve, mindenre elszánva. Egyszer aztán kimászva egy csutkakúpból, három szovjet katonával találkoztunk, s boldogan ráztunk kezet megmentőinkkel. Nyomban hazaszaladtam, s szóltam az asszonynak meg a pulyáknak — a három lánynak és két fiúnak —, *hogy szabadok vagyunk. Most már minden másképp lesz Magyarországon...!*

Ezt akarták...

Bujon másnap megalakult az MKP helyi szervezete. Alapító tagja lett a feleség is, Sorosinszky Józsefet pedig 1953-ban *a megalakuló tsz elnökévé választották.* Az ötvenhatos ellenforradalom után —, amikor a párt újjászervezése került napirendre — *ő lett a községi pártszervezet titkára.* Gyerekei is mind párttagok, nem egy közülük a Szovjetunióban szerzett diplomát, ösztöndíjjal. Egyikük jelenleg a Magyar Népköztársaság katonai attaséja Szíriában, másikuk a Magyar Tudományos Akadémia Talajtani Intézetének a laboratóriumát vezeti, van akiből tanár, és van akiből bölcsődevezető lett. A vejek, menyek és unokák pályafutása is hasonlóan fényes, vagyis pontosan olyan, mint amilyet az egykori vöröskatonák kívántak megteremteni az utánuk következő nemzedéknek.

— De hogyan lett Sorosinszky József, az Utasellátó nyugdíjasa?

— Úgy, hogy a hetvenes évek küszöbén a gyerekeim elhívtak Pestre — válaszolja. *— Amig náluk voltam, addig sem tudtam tétlenül meglenni a főváros kőrengetegében, igy aztán elszegődtem a Nyugati pályaudvarra, az Utasellátó étszolgálat raktárába. A végén onnan mentem nyugdíjba, aztán vissza — szívem szerint — Bujra. De hát itt is a rendőr fiam meg a sok régi emlék és* — mivel már régebben özvegy vagyok —, *életem új párja várt. Jól élünk, szépen megvagyunk együtt...*

Farkas Magdolna

75 ÉVE TÖRTÉNT

Pályamunkássztrájk Nagykanizsán

A vasúti pályafenntartási munkások már 1906. első felében jelentős bérmozgalmakat, sztrájkokat kezdeményeztek országszerte. E mozgalmakban a legteljesebb egyetértésben vettek részt a magyar, román, szerb és horvát munkások. Ugyanakkor a pályafenntartási munkások mozgalmai szoros kapcsolatban álltak az ipari és mezőgazdasági munkások bérmozgalmaival és szocialista szervezkedéseivel is. E kapcsolatok megfélemlítették és rettegésben tartották a helyi hatóságok vezetőit, de a vasúti vezetőket is.

Idénymunkások

Az 1906-os vasutas mozgalmak eredményei feltétlenül összefüggésben álltak a *Vasúti Munkások Országos Szövetségének* (MOSZ) megalakulásával. A szövetség helyi szervezete Nagykanizsán is országosan az elsők között alakult meg 1906-ban 520 taggal. A szervezet helyisége a *Kisfaludi utca 8. szám alatti házban volt,* a Gőzfürdőkert szomszédságában.

Az ország gazdasági helyzete elszomorító képet mutatott: általános volt a drágaság, rohamosan nőtt a munkanélküliség, százezrek vándoroltak ki elkeseredésükben Amerikába, Akik pedig nem a vándorbotot választották, azok harcos elszántsággal küzdöttek jogaikért, lehetetlen életkörülményeik megváltoztatásáért.

Mi is történt tulajdonképpen 1907. tavaszán Nagykanizsán?

Márciusban elkezdődött a Déli Vasút *Nagykanizsa—Balatonszentgyörgy* közötti vonalrészén az általános síncsere. A munkák végrehajtása az akkori technológiát figyelembe véve jelentős munkaerőt igényelt, amelyet elsősorban a mezőgazdasági idénymunkások köréből tudott biztosítani a Déli Vasút vezetősége. Igy került a vonalrészre a 200-300 olyan munkás, akik megjárták a somogyi, zalai földesurak uradalmait, pajta- és istállószállásait, és legtöbbjük végigjárta az aratósztrájkok iskoláit is.

Megtanulták, hogy nyomorúságos helyzetükön csak ők maguk tudnak változtatni azzal, ha uraikra kényszerítik akaratukat. Nem vártak biztatásra, tudták, hogy most kell követelni jogaikat az elején, de bíztak a vasutas dolgozók szolidaritásában is. *Fél lábbal vasutasok voltak ők is, idénymunkások, évről évre visszatérők, akik sohasem válhattak véglegessé.* Maradt számukra a kettősség és a létbizonytalanság, meg a nyomor.

1907. március 8-án sztrájkba léptek a nagykanizsai pályamunkások. Követelésük az volt hogy a napi tíz és fél órás munkaidő helyett vezessék be a 10 órás munkaidőt. A vasútigazgatóság kezdetben hallani sem akart az engedményről. *Az igazgató a sztrájk letörésere Szlovéniából akart munkaerőt biztosítani.* A kísérlet azonban eredménytelen maradt, és a vonat teljesen üresen tért vissza Nagykanizsára.

Március 13-án még javában tartott a pályamunkások sztrájkja. Az eseményekről a korabeli helyi sajtó, a Nagykanizsán megjelenő *Zala* tudósított aznapi számában:

Jogos követelés

„A Déli Vasút nagykanizsai állomásán alkalmazott pályafenntartási munkások mintegy százynyolcvanan, pénteken követeléseket terjesztettek a főnökség elé és kijelentették, hogy mindaddig, míg azokat nem teljesítik, nem dolgoznak. És valóban pénteken már abba is hagyták a munkát... Mint hírlik, más szakbéli munkások is szolidárisak a pályamunkásokkal."

A Zala március 14-i számában ismét ír a sztrájkról:

„A Déli Vasút nagykanizsai pályafenntartó munkásai még ma sem dolgoztak. Ma Budapestről a munkásszervezet részéről két kiküldött érkezett ide, kik este a Gőzfürdőkertben a munkásokkal értekezletet tartanak, melyen további eljárásuk felől fognak határozni."

Nyolc nap után...

Az értekezlet eredményeit nem ismerjük. Az azonban biztos, hogy a pályamunkások sztrájkja tovább tartott. Végül is a március 8-a óta sztrájkban álló pályamunkások eredményesen, győzelemmel vívták meg harcukat. Erről a *Magyar Vasutas* március 22-i számában olvashatunk részletesebben:

„Mi történt Nagykanizsán? A pályamunkások sztrájkja 8 napi küzdelem után győzelemmel befejeződött. Eredmény: 10 és fél órás munkaidő helyett 10 óra."

Március 23-án ismét a kanizsai mérnökosztály területén, a balatonszentgyörgyi vonalon, 80 pályamunkás lépett sztrájkba. A síncserélési munkáknál mindössze 80 krajcár napi bérrel fizették ki őket. A munkások letették a szerszámot és kijelentették, hogy 3 korona napszámot követelnek.

Csendőrakció

Ezt a sztrájkot már a rendszer urai is megsokallták. Mint a *Magyar Vasutas* március 29-i száma írja:

„A csendőrség egy bizonyos szolgabírói utasításra — hiába tartott házkutatást a sztrájkolók egyikénél, Sohár Gyula munkatársuknak a lakásán —, nem lelt semmiféle lázító, izgató dolgot."

A Magyar Vasutas 1907. április 12-i számában a kanizsaiak újra hallattak magukról. Április 7-én vasárnap vasutas nagygyűlés volt Nagykanizsán, melyen részt vettek *Cservenka Miklós* és *Pfeifer Sándor* is, a VMOSZ Országos Szervező Bizottsága részéről — írja a tudósító, majd igy folytatja: *„Igen talpraesett módon beszélt még a gyűlésen Sohár Gyula balatonszentgyörgyi munkatársunk."*

Nagy Antal Géza

A bizalmiak elfogadták a beszámolót

A szegedi igazgatóság szakszervezeti bizottsága eredményes munkáról adott számot

Szegeden a vasútigazgatóság központjában február 17-én tartották meg a bizalmi testület ülését. *Molnár József* szb-titkár beszámolójában elmondotta, hogy a választással egyidejűleg megváltozott a szakszervezeti bizottság szervezeti felépítése, működése. Az osztálybizottságok helyett főbizalmiakra és a bizalmiakra épülő testületi rendszer valósult meg. Ez a szervezeti felépítés beváltotta a hozzá fűzött reményeket. Nőtt a bizalmiak részvétele a vezető, irányító munkában, s többségében jól tudtak élni a megnövekedett jogokkal. Ezt támasztotta alá az elmúlt évi *Központi Népi Ellenőrzési Bizottság* vizsgálata is, mely az üzemi demokrácia gyakorlásában nem tárt fel hiányosságot.

A szakszervezeti bizottság cselekvő részese volt a gazdasági feladatok végrehajtásának. Munkáját a termelést, a gazdálkodást segítő tevékenység jellemezte. Hatékonyabb munkára ösztönözték a dolgozókat, a mennyiségi követelmények mellett a minőségi munkát helyezték előtérbe. Az szb az igazgatóság vezetőivel jó munkakapcsolatot alakított ki.

Agitációs- és propagandamunkájuk dinamikusan fejlődött. Arra törekedtek, hogy érvényesüljön a nevelőmunka mozgalmi jellege. Ennek érdekében a bizalmiak és helyetteseik, valamint a szakszervezeti tisztségviselők részére felkészítő foglalkozásokat tartottak. *A bizalmiak oktatására a gazdasági vezetőket is meghívták.* Gondoskodtak arról, hogy a szakszervezeti kiadványok, és a sajtó eljusson az érdekeltekhez. A *Magyar Vasutas* előfizetőinek számát a korábbi 96-ról 116-ra növelték. Feladatuknak tekintették, hogy a dolgozókat érintő kérdések eljussanak az illetékesekhez. A havonta készülő információs jelentést elküldték az igazgatóság vezetőinek és a pártbizottságnak is. Igy a problémák egy részét házon belül is megoldották. Gyorsították az információáramlást, a tömegtájékoztatást.

Molnár József szólt azokról az intézkedésekről is, amelyeket az szb-hez tartozó mintegy 400 dolgozó érdekében a gazdasági vezetőkkel együtt tettek. *Első helyen említette az üzemi étkeztetést.* Korábban az igazgatóság központjában az épület pincéjében igen rossz körülmények között ebédeltek a dolgozók. *Az elmúlt év decemberében adták át a földszinten kialakított új étkezőt,* amely jelentősen javította az étkezési körülményeket. Sikerült elérniök azt is, hogy a Szegeden üzemelő két vasutas óvodába valamennyi jelentkezőt felvettek. *A lehetőségekhez mérten kielégítették az üdülési igényeket is* — igaz, főidényben családos beutalóból mindig kevés van. Nem feledkeztek meg a kulturális igényekről sem. Közös kirándulást szerveztek Szentendrére, színház- és szabadtéri előadásokra váltottak bérleteket. Több kiállítást, vetélkedőt, ünnepséget szerveztek.

A bizalmi testületi ülésen részt vett és felszólalt *Szemők Béla,* a vasutas szakszervezet titkára is. Elismeréssel szólt az igazgatóság szakszervezeti bizottságának munkájáról, a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítása érdekében tett intézkedésekről. A feladatokról szólva kiemelte a szakszervezet termelést segítő tevékenységének fontosságát, az üzemi és munkahelyi demokrácia fórumrendszereinek hatékonyabb működését.

A bizalmi testület végül elfogadta a titkár beszámolóját, a kollektív szerződés elmúlt évi teljesítéséről készített jelentést, döntött az ez évi bérfejlesztésekről és jóváhagyta az szb idei munkatervét.

Gellért József

Köszöntjük a Magyar Tanácsköztársaság 63. évfordulóját

Nyugdíjba vonult a 70 éves vasutas

Somogyvári István, a pécsi körzeti üzemfőnökség kereskedelmi oktató tisztje a közelmúltban, hetvenéves korában ment nyugdíjba.

1912-ben született a csehszlovákiai Mojmirovcében. A család *gróf Hunyadi László* birtokáról települt Lábodra.

— Apám halála után *Vizi György* állomásfőnök felügyelete mellett igyekeztem elsajátítani a vasúti alapismereteket — emlékezik az idős vasutas. — 1929-ben szereztem meg a szakvizsgákat és csak utána szerződtettek. Később jeles eredménnyel végeztem el a segédtiszti tanfolyamot. Belegre kerültem forgalmi szolgálattevőnek, majd Nagyatád következett. Ott *Klein Pál* állomásfőnöktől és *Regényi Kálmán* árupénztárostól sajátítottam el a kereskedelmi szolgálat fortélyait. 1941-ben állomásfőnöknek neveztek ki Őrszálláson.

1944-ben behívták katonának, majd egy évi hadifogság után Barcson lett forgalmista. A felszabadulás után tovább képezte magát, sikeresen elvégezte a vasútforgalmi technikumot. Később oktatótiszt lett Pécsett. *Hatvanéves korában nem vonult nyugdíjba. Visszavonásig érvényes szolgálati idő hosszabbítási engedélyt kapott. Egy évtizedig élt ezzel a lehetőséggel.* Sok fiatalt nevelt emberségre, vasútszeretetre. Ötven évet töltött a vasút szolgálatában.

Klencz Tiborné

Kövesd a példát

Vetélkedő Debrecenben

A debreceni igazgatóság KISZ-alapszervezete *Kövesd a példát!* címmel vetélkedőt szervezett, melyre a MÁV üzemi KISZ-bizottság alapszervezetei közül 18 nevezett. A KISZ megalakulásának 25. évfordulója tiszteletére rendezett vetélkedőre március 5-én került sor az állomás oktatótermében. Első lett az igazgatóság csapata, második a BFF első csapata, harmadik a BFF második csapata. Az első három helyezettek könyvjutalomban részesültek és továbbjutottak a szakági döntőbe.

Kitüntetések

a nemzetközi nőnap alkalmából

A nemzetközi nőnap alkalmából — kiemelkedő szakmai és társadalmi munkájuk elismeréseként — a közlekedés- és postaügyi miniszter a

KIVÁLÓ VASUTAS

kitüntető címet adományozta: Baranyai Ferencné váltótisztítónak, Szombathely Körz. Üzemfőn.; Dobák Tamásné munkaügyi ügyint., Bp. Nyugati Körz. Üzemfőn.; Domokos Magdolna betűíró-címfestőnek, Dunakeszi Jj. Ü.; Erdős Piroska raktárnoknak, Debrecen Körz. Üzemfőn.; Zalaréti Jánosné rakt. kezelőnek, Miskolci Körz. Üzemfőn.

KIVÁLÓ MUNKÁÉRT

kitüntetésben részesítette: Balogh Istvánné főszakácsot, Debrecen Jj. Ü.; Baranyai Gizella anyagcsop. vez., Sopron Pft. Főn.; Dobi Lajosné kézbesítőt, Bp. Ferencváros Körz. Üzemfőn.; Földi Jánosné rakt. kez., MÁV Északi Orsz Osztószertár; Hegedüs Erzsébet mütősnőt, Bp. MÁV Kórház és Közp. Rend. Int.; Kiss Lajosné fordítókezelőt, Dombóvár Körz. Üzemfőn.; Ködmön Katalin kisajátítási ügyint., Debrecen Vasútig.; Lászka Lajosné ügyint., Bp. Vasútig.; László Emma munkást, Debrecen Építési Főn.; Molnár Katalin mérnök csop. vez., MÁV TBKF; Oláh Andrásné kocsitakarító csop. vez., Nyíregyháza Körz. Üzemfőn.; Rozgova Klára bérelszámolási ell., Miskolc Számvit. Főn.; Rózsavölgyi Zsuzsanna számviteli vez., Miskolc Ép. Főn.; Szabados Lajosné pályamunkást, Hódmezővásárhely Pft. Főn.; Tóth Jánosné szb-titkárt, Vasutasok Szakszerv. Közp. Hiv. és Intézm. Szaksz. Biz.; Török Anna kazánfűtőt, Bp. Ferencváros Pft. Főn.

MINISZTERI DICSÉRET

kitüntetésben részesültek: Almási Miklósné műsz. gazd. tanácsadó, KPM Vasúti Főoszt.; Csányi Pálné munkaügyi ügyint., Szentes Ép. Főn.; Fekete Istvánné szakácsnő, Szombathely Jj. Ü.; Gál Jánosné pénzügyi csop. vez., MÁV Számítástechn. Ü.; Huszár Istvánné takarítónő, Bp. MÁV Építési Főn.; Heiling Istvánné kertészeti munkavez., Kaposvár Épület- és Hídfennt. Főn.; Karosi Istvánné távgépírókez., Szerencs Körz. Üzemfőn.; Kovács Lászlóné rend. forg. szolg. tevő, Veszprém Körz. Üzemfőn.; Lengyel Elekné betan. munkás, Miskolc Jj. Ü.; Mátyás Tiborné részlegvez., Bp. Vasútig. Számvit. Főn.; Schönléber Józsefné segédmunkás, Terézvárosi Pft Főn.; Sebeházi Istvánné titkárnő, Északi Jj. Ü.; Soltész Lászlóné fuvarozásszervező, Nyíregyháza, Körz. Üzemfőn.; Szabó Pálné szakács, Záhony áll., Tarjányi Istvánné távgépíró-kezelő, MÁV BBFF; Tihanyi Sándorné bérellenőr, MÁV Közp. Számvit. Hiv.; Vajda Ferencné főszakács, Szolnok Körz. Üzemfőn.; Varannai Zoltánné ügyvitelellátó, Vasutasok Szakszervezete; Varga Sándorné üzemgazd. csop. vez., Kiskunhalas Körzeti Üzemfőn.; Vámos Imréné takarítónő, Bp. Ferencváros Vont. Főn.

A MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRET

kitüntetésben részesítette: Apáti Istvánné villanymotor-tekercselőt, MÁV Vill. Fennt. Főn.; Asztalos Lajosné munkaügyi ügyint., Debrecen Körz. Üzemfőn.; Balogh Mária munkaügyi ügyint., Szentes Körz. Üzemfőn.; dr. Bagi Istvánné ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Balajti Józsefné kocsitakarítót, Hatvan Körz. Üzemfőn.; Benedek Lászlóné segédmunkást, Kisújszállás Pft. Főn.; Bokor Ferencné forgalmi naplózót, Pécs, Körz. Üzemfőn.; Csernyik Józsefné bérelszámolót, Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Ü.; Dobó Istvánné oszt. vez., KPM Vasúti Főoszt.; Dörnyei Jánosné távgépíró-kezelőt, Pécs BBFF; Frey Lajosné vasbetonszerelőt, MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Forgó Jánosné kocsitisztító csop. vez., Békéscsaba Körz. Üzemfőn.; Gál Ferencné kocsitakarítót, Zalaegerszeg Körz. Üzemfőn.; Gede Zoltánné műszerészt, Jobbparti BBFF; Gigor Károlyné vill. forgórész szerelőt, Északi Jj. Ü.; Hajdu Józsefné szertárfőn., Pusztaszabolcs Szertárfőn.; Horváth Gyuláné rakodómunkást, Sopron Vont. Főn.; Jónás Istvánné takarítónőt, MÁV ÜGH; Juhász Imréné admin., Székesfehérvár Jj. Ü.; Kancsus Jánosné takarítónőt, Szolnok Jj. Ü.; Kazi Nándorné átmenesztőt, Komárom Körz. Üzemfőn.; Kádár Béláné bölcsődevez., Záhony MÁV Üzemi Bölcsőde; Kállai Imréné kormányszelep-jav. lakatost, Landler Jenő Jj. Ü.; Keresztury Pálné óvónőt, MÁV Rákospalota Gyermekintézmény; Kisházi Iván Lászlóné forg. átmenesztőt, Rákosrendező Körz. Üzemfőn.; dr. Kontsek Izabella gyermekgyógyász szakorvost, Debrecen MÁV Rendelőint.; Jónyár Józsefné műszerészt, Bp. TBÉF; Mester Pálné takarítónőt, Bp. Keleti Körz. Üzemfőn.; Mikola Dezsőné keresk. hivatalnokot, Bp. Keleti Körz. Üzemfőn.; Nagy Sándorné dajkát, Debrecen MÁV Napközi Otthon; Néma Sándorné takarítónőt, Záhony Gépesített Rakod. Főn.; Németh Jenőné vonatvez., Székesfehérvár Körz. Üzemfőn.; Pásztor Sándorné bérelszámolót, Sátoraljaújhely Pft. Főn.; Perge Jánosné laktanya-ügyeletest, Füzesabony Körz. Üzemfőn.; Plehel Róza segédmunkást, Dombóvár Ép. Főn.; Pusztai Lászlóné ügyint., Szombathely Vasútig.; Sajni Ágota óvónőt, Nagykanizsa Napköziotthonos Óvoda; Samu Imréné forg. átmenesztőt, Eperjeske áll.; Simonné dr. Szabó Katalin ügyint., Debrecen Vasútig.; Szabadi Sándorné ügyint., Pécs Vasútig.; Szabó Ferencné váltókez., Bp. Kelenföld Körz. Üzemfőn.; Szabó Józsefné adminisztrátort, Jászkisér Építőgépjav. Ü.; Sztruhár Ferencné utókalkulátor csop. vez., Dunakeszi Jj. Ü.; Tekes Béláné targoncavez., Szolnok Körz. Üzemfőn.; Treczker Miklósné takarítónőt, Szeged BBFF; Urbán Dezsőné ügyint., Bp. Vasútig.; Végh Jánosné ügyvitelellátót, Pécs Pft. Főn.; Vészics Illésné raktárkez., Dunaújváros Szertárfőn.; Walasinszki Irén értesítőt, Győr Körz. Üzemfőn.

Szücs Zoltán, a MÁV vezérigazgatója átadja a Kiváló Vasutas kitüntetést Baranyai Ferencné, szombathelyi váltótisztítónak (Laczkó Ildikó felvétele)

★

A Szakszervezetek Országos Tanácsának székházában ünnepséget tartottak a nemzetközi nőnap alkalmából, amelyen *Virizlay Gyula*, a SZOT titkára üdvözölte a megjelent szakszervezeti tisztségviselőket és aktivistákat, majd *Földvári Aladár*, a SZOT elnöke kitüntetéseket adott át. A vasutas szakszervezeti tisztségviselők közül

MUNKA ÉRDEMREND BRONZ FOKOZATA

kitüntetésben részesítették: Domszky Pálnét, a MÁV Balparti bizt. ber. fennt. főn. bizalmiját.

SZAKSZERVEZETI MUNKÁÉRT ARANY FOKOZAT

kitüntetést kapott: Kristóf Bertalanné, a nyíregyházi körzeti üzemfőnökség bizalmija.

SZAKSZERVEZETI MUNKÁÉRT EZÜST FOKOZAT

kitüntetést kapott: Horváth Lászlóné, a szombathelyi körzeti üzemfőnökség főbizalmija.

TÉNYEK BIZONYÍTJÁK

Az alkohol rombolja a szervezetet

A vezérigazgatóságon a közelmúltban megalakult az alkoholizmus elleni társadalmi albizottság. Ebből az alkalomból tartott előadást *dr. Rábai Kálmán* ideggyógyász-psychiater, a VI. kerületi Alkoholizmus elleni társadalmi bizottság elnöke az alkohol káros hatásáról, következményeiről. Az alábbiakban erről tájékoztatjuk olvasóinkat.

Az alkohol gyorsan felszívódik a szervezetben és egy-két óra alatt éri el a maximális koncentrációt. Könnyen behatol az idegsejtekbe és megbetegíti azokat. A szervezetben magához ragadja az oxigént, könnyen elég, ezért a zsír az egyes szervekben felhalmozódik. Az idegrendszerre bénító, narkotizáló hatást fejt ki. Ennek következtében a magasabb rendű gátlások megbénulnak, előtérbe kerülnek az izgalmi tünetek. Kísérletekkel bizonyították, hogy már egészen kis mennyiségű alkohol is kedvezőtlenül befolyásolja az idegrendszer működését.

A belső szervek közül *az alkohol megtámadja a májat, a szívet, a gyomrot, a beleket és súlyosan károsítja az érrendszert is.* A több mint tíz éve italozó személyek májának megnagyobbodása az esetek 67 százalékában mutatható ki. A máj nagyobbodásának mértéke arányos az elfogyasztott alkohol mennyiségével. A máj nagy szerepet játszik a szervezet anyagcseréjében. Az alkohol hatására súlyosan károsodik. A májsejtek elpusztulnak, helyüket működésre nem képes kötőszövet foglalja el és utána bekövetkezik a gyakran már nem gyógyítható májzsugorodás.

A szívet és az érrendszert is súlyosan károsítja a rendszeres alkoholfogyasztás. Lényegében ez is okozója annak, hogy a statisztikában *az érrendszeri megbetegedések miatti halálozás az első helyen áll.* A túlzott alkoholfogyasztás a gyomor és bélrendszeren belül idült gyomor, illetve bélhurutot idézhet elő. Kedvezőtlenül befolyásolja az emésztési folyamatokban szerepet játszó savak kiválasztását. *Az alkoholisták idővel étvágytalanná válnak, szájízük rossz, gyakori a reggeli hányás.*

Az alkoholfogyasztás ideggyulladások előidézője is lehet. A tünetek kezdetben fájdalommal járnak, később bekövetkezhet a bénulás és a járászavar is. Az alkohol okozta szervi-idegrendszeri megbetegedések aránylag ritkábban fordulnak elő, *de a személyiség változásai, a jellem eltorzulása majdnem minden alkoholistánál bekövetkezik.* Az erkölcsi, etikai nézőpontok visszafejlődnek. Általánossá válik a hazudozás, a durva, agresszív magatartás. Az akaratgyengeség következtében az alkoholista befolyásolhatóvá válik és szinte észrevétlenül különböző bűncselekményekbe keveredik. *Az értelmi képességek hanyatlása, a tartós elbutulás az agyban végbement elváltozás következménye. Az emlékezés romlik, a gondolkodás lassul.* Az ilyen személy egyre inkább a társadalom és a családon kívülivé válik és csak a hozzá hasonló iszákosok körében érzi jól magát.

Az alkoholfogyasztás különösen a közlekedésben részt vevő dolgozókra jelent nagy veszélyt. Csökken a figyelem, tompulnak a reflexek. Az alkoholizmus a társadalomnak is nagy károkat okoz. Kormányzatunk néhány évvel ezelőtt ezért határozta el az *Országos Alkoholizmus Elleni Társadalmi Bizottság* létrehozását. Ezen belül pedig a megyei, illetve fővárosunkban a kerületi bizottságok, valamint a nagyobb vállalatoknál az albizottságok megalakítását. Társadalmi összefogás szükséges ugyanis az alkoholizmus terjedésének megakadályozására.

Munkavédelmi filmek bemutatója

A vonalgondozó magányossága című alkotást a zsüri második díjjal jutalmazta

Március 11-én ünnepélyes eredményhirdetéssel, a legjobb filmek díjazásával kezdődött a 19. munkavédelmi filmbemutató a *Horizont moziban.* A kétnapos vetítés során összesen 43 alkotást mutattak be.

Hazánkban évente több mint százharmincezer üzemi baleset történik, ebből ötszáz halálos. A balesetmegelőzés érdekében kifejtett agitáció egyik leghatékonyabb eszköze a film. A hazai munkavédelmi filmgyártás nagy múltra tekint vissza. Ezt bizonyítják a nemzetközi munkavédelmi filmfesztiválokon elért eredményeink is. *Az elmúlt évtizedekben mintegy 350 munkavédelmi filmet gyártottunk és 12 ezer kópiát forgalmaztunk.* Egyre több azoknak a filmeknek a száma, amelyeket a szakmai szakszervezetek, minisztériumok készítenek egy-egy konkrét technológia, vagy az egész iparágat érintő munkavédelmi szakkérdés bemutatására.

Hazánkban a munkavédelmi filmek kölcsönzését központilag a MOKÉP közművelődési filmtára bonyolítja. Vidéken a szakszervezetek megyei tanácsai munkavédelmi osztályain keresztül lehet a filmeket kölcsönözni.

A 19. munkavédelmi filmbemutatóra 83 filmet neveztek a különböző stúdiók. A KPM Vasúti és Postafőosztály is készíttetett filmeket. Az alkotásokból szakmai zsüri választotta ki az öt kategóriában értékelt, díjazott és a Horizont filmszínházban vetítésre került filmeket.

A riport- és dokumentumfilm kategóriában a zsüri 3. díjjal jutalmazta a *Soha nem lehet elfelejteni* című alkotást. A filmet a KÖZDOK Filmstúdió készítette.

A munkavédelmi játék- és animációs filmek kategóriájában 2. díjat nyert *A vonalgondozó magányossága* című alkotás. A filmet a KPM Vasúti Főosztály nevezte. Készítette a KÖZDOK Filmstúdió.

A zsüri a legjobb operatőri címért járó díjat megosztva ítélte oda három alkotónak, közöttük *Lengyel Károlynak*, A vonalgondozó magányossága című film operatőri munkájáért.

Nyomom az ágyat

Odakint, túl az ablakon, ragyog a márciusi nap, idebent, innen az ablakon, összekoccan a fogam, a dobhártyám serceg — dunna alatt vacogok. Pedig fűtve van, a radiátorba távolból érkezik a hő — a lázmérőbe pedig belőlem. Nem is kevés: 39,5! Hogy honnan, ez rejtély, mert épp a minap olvastam a hivatalos szakvéleményt, miszerint kora tavasz ide, kora tavasz oda, nincs influenzajárvány, még azok a fránya vírusok is tavaszi fáradságtól erőtlenek. Tény mi tény, erőtlen vagyok én is — lássuk csak ismét a lázmérőt, egek, már 39,6, hol az a Kalmopyrin, meglehet, priznicborogatás nem ártana, de azért meg ki kéne menni a fürdőszobába, miközben a lábam ólomból van, a fejem pedig átalakult pályaudvarrá: csak jönnek, jönnek és zakatolnak benne a vonatok.

Valaki azt hihette — de könyörgöm, ki?! —, hogy a balkarom holmi vastraverz, mert azon keresztül vezeti a magasfeszültségű áramot, hűha, de bizserget. Lehunyom a szemem — nocsak, márciusban lenne augusztus huszadika?, valóságos tűzijáték, piros, zöld, kék karikákkal —, és segítség, mit látok megint, most pedig pályamunkások közelegnek, vaskalapács a vállukon (ezt a munkát miért nem gépesítik végre), hosszasan tanakodnak, majd úgy döntenek, hogy nagyra duzzadt fejem épp megteszi alagútnak, a fülemen keresztül vezetik át az új sínpályát. Egyszerre emelik magasba a csákányt, egyszerre csapnak le, fel-le, fel-le, fel-le, s a távolban feltűnik egy aláverőgép is, vagy ki tudja, talán hétfejű sárkány a kőkorszakból, jaj, édesmamám, segíts!

...Beszélni kellene önmagammal — de alig forog a nyelvem, nem baj, akarat kérdése minden, utóvégre férfiak vagyunk, vagy mi az örödög —, értésemre adni, hogy ha egyszer nincs influenzajárvány, akkor semmi ok az aggodalomra, félreértés az egész, utólag majd kiderül. Egyszerű kis lázacska, semmi más, csak türelmesen nyeldesni a Kalmopyrineket, lesz még alacsonyabb is a hőm, 39,1, ha minden jól megy. Csak nem gondolni rá, gondoljak bármi másra, ami megnyugtat, például a közelgő nyárra, az utazásokra, a régmúlt és a jövőben tán' még elképzelhető szerelmekre, Lollobrigida mosolyára, fizetésemelésre (lázas ötlet: ha úgy menne fel a bérem, mint ahogy tegnapról mára felszaladt a hőm — de hát mondom, olvasom az újságot, és nemcsak influenza nincs, de szétosztható, fölös forint sincs... egyelőre marad a bérem, s marad a lázam, az ördög vinné el, ezt ezért, azt meg amazért!).

Megint jönnek, kopogtatnak — hogy ezt hogyan csinálják: nem kívülről befelé, hanem belülről kifelé —, tessék, ki az? Ki más, mint valaki a tévéből, ejnye, de ismerős, aha: a Helyzetmagyarázó. Ő csak tudja, hadd tudjam hát, mit mond... mozog a szája, tehát beszél, tátog-tátog, én pedig pillogok, jaj-jaj, édesmama, miért nem nevelted értőbbre lázas fiadat? Mert azt mondja a Helyzetmagyarázó, hogy: „Célrendszerünk eszközrendszere rendszerkomponenseink részrendszereit rendszeresen rendszerelvű rendszerrendszerekké rendszerezi, feltéve, hogy mind a célrendszer, mind annak eszközrendszere, és a célrendszer meg az eszközrendszer részrendszereinek rendszerezésekor kellően innovatívak vagyunk." Segítség, orvost! Talán már a 40 fok fölé is nyújtózott a higanyszál, nem ártana tán a mentőket is hívni, mert nem elég, hogy magas lázam van, de már a helyzetet sem értem, én, aki mindig bizton eligazodtam a különböző helyzetek útvesztőiben — hideg borogatást a fejemre, így, most jó. Nagyon jó. Pihenek.

Megint jön felém valaki, de ki? Nicsak, de ismeretlen. Zsebéből sörös flaskó kandikál, a kezében pedig kés. Körülnéz, előbb jobbra, aztán balra, majd kinyitja fülkém ajtaját, és közelít a hátamhoz. Nyisz! Jaj, ez pedig ülésnek nézett, s most kihasít egy darabot belőlem, aztán meg az orromat kezdi csavargatni — hallja-e, hé, hagyja békében az orromat, nem villanykörte az, amit hazavisz... hapci! Jó, most elröpült, úgy kell a vandáljának: legyen övé az összes vírusom, nem irigylem tőle, vigye! Csak vontatnának már be az egyik járműjavítóba, s reparálnának meg... édesmama, sikerült, vontatnak, és már jön is felém a művezető, fehér köpenyben, homlokán gége-tükörrel, megfogja a pulzusom, megcsóválja a fejét, és szomorúan mondja: „Ennek meg új dugattyúgyűrű kellene, de nincs, az idén még nem küldtek a szállítók." De kérem, könyörgöm, doktor művezető úr, ha nincs dugattyúgyűrű, akkor hogyan gyógyulok meg, mikor lesz a 39,6-ból 39,1 legalább? Kérem, doktor művezető úr, nem leszek hálátlan, nem lehetne kiszerelni a szomszédos ágyból a Fehérpataki dugattyúgyűrűjét? Nem baj, ha kicsit használt, nyűvöm egy-két évig, aztán visszaadom... Nem lehet? Miért nem lehet? Talán mert nem vagyok milliós érték?! Ja, mivelhogy szegény Fehérpatakinak sincs már. Az más. Akkor Fehérpatakikám, jajgassunk együtt, kórusban. Valahogy így:

Kérem, kedves gyártók, gondoljanak ránk is, szegény márciusi betegekre. Küldjék végre azt a filléres értékű, vacak dugattyúgyűrűt, mert így nem megy tovább. Meg a többi pótalkatrészünket, amelyeket hónapok óta csak ígérnek. De ha nem megy, legalább küldjenek papírzsebkendőt, mert az is hiánycikk időtlen ideje, csak tudnám, hogy miért... Mert nincs influenzajárvány? Az más. Akkor egy szót se tüsszögtem. És köszönöm a jó kívánságaikat. Maradok kiváló tisztelettel, fent a harmadikon, a 39,6-on, jobbra az első ágy dunnája alatt:

F. T.

Értékelték az szb tevékenységét

Testületi ülés Székesfehérvárott

A székesfehérvári körzeti üzemfőnökségen a közelmúltban kibővített testületi ülésen vitatták meg a szakszervezeti bizottság választás óta végzett munkáját. *Varga László* szb-titkár számolt be többek között arról, hogy a szakszervezeti bizottság hogyan töltötte be érdekképviseleti feladatát, milyen kezdeményezéseket tett a szociális és egészségügyi ellátás színvonalának emelésére.

Az elmúlt két évben növekedett a dolgozók lakásépítésének támogatására szánt összeg. A szakszervezeti bizottság fontos feladatának tekintette *az üzemi demokrácia kiszélesítését, a termelés és gazdálkodás segítését is.* Ez utóbbi eredményességét bizonyítja, hogy az elmúlt évben — 1980-hoz viszonyítva — lényegesen növekedett az áruszállítás, fellendült az újítási tevékenység.

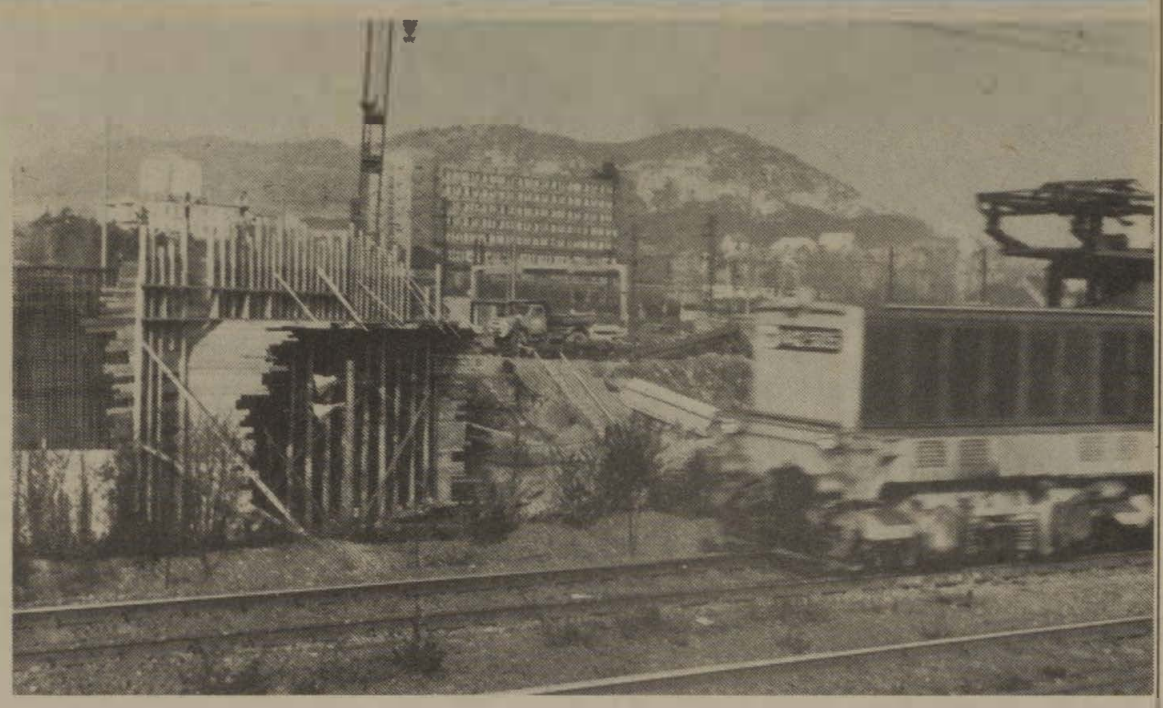
Az szb-titkár beszámolója után *Horváth Istvánné*, a számvizsgáló bizottság elnöke ismertette a választások óta végzett munkát, majd a hozzászólásokat követően a testület elfogadta a beszámoló jelentéseket.

A körzeti üzemfőnökség első esztendeje

Másfél milliárdos beruházás – félidőben

KELENFÖLD MEGÚJULÁSA NEMCSAK A KELENFÖLDIEK ÜGYE

Gyakorta nevezik a Dunántúl kapujának. Kétségkívül: a vasúti közlekedésben meghatározó jelentőségű a Kelenföldi pályaudvar, az az átmenő állomás, amelynek immár nem csupán múltja, de ígéretes jövője is van. Ha hosszas huzavona után is, majd kezdetben döcögve bár, 1978 tájt — kisajátításokkal — megkezdődött a felújítás, 1980-ban pedig nagyobb sebességre kapcsoltak az építők. Felgyorsultak a földmunkák, s tavaly már minden arra járó észrevehette, hogy Kelenföldön dolgoznak. Csupán 1981-ben 341 millió forintot fordítottak az építkezésre (a tervezett 280 millióval szemben), s volt olyan időszak is, amikor egyidejűleg tíz-tizenkét vállalat 400-500 embere serénykedett egymás mellett. Ma ez a vasút legnagyobb beruházása.



A pályaudvar Ferencváros felőli végében épül az úgynevezett bújtatóalagút

Aki a nyugalmat szereti, aligha irigyli mostanság a tavaly januárban alakult Kelenföldi Körzeti Üzemfőnökség vezetőit: a főnököt, *dr. Kosztyú Tibor* főtanácsost, s három helyettesét, *Baracsi Pétert. Csontos Endrét* és *Pásztor Imrét*. Akit viszont vonz mindaz, ami új, akit lelkesít a nem mindennapos lehetőség, az kedvét lelheti az ottani munkában. Az üzemfőnökség területén ugyanis jelenleg minden mozgásban, változóban van. Rugalmas hozzáállásra, olykor leleményre van szükség, hogy — a holnap zökkenőmentes forgalma érdekében — felvállalják a megújulás gondjait. egyszersmind a növekedés nehézségeit.

Nagyobb zökkenők nélkül

— *Már az első esztendő igazolta az üzemfőnökség létét* — mondja dr. Kosztyú Tibor, aki egykor Kelenföldön forgalmi szolgálattevő volt, majd a budapesti igazgatóságon töltött, csaknem két évtized után tért vissza az öreg indóházba, hogy előbb — 1980. január 1-től — az állomás, majd egy esztendővel később az akkor szervezett körzeti üzemfőnökség vezetője legyen. — Lökésszerűen jöttek a változások: *a Déli pályaudvar átállása, a Kelenföld—Budafok—Háros, illetve a Kelenföld—Albertfalva közötti vonal villamosításának befejezése, no és magának, Kelenföldnek a gyorsított ütemű építése* ... Egyidejűleg kellett mindenre koncentrálni, naponta 450-480 vonat közlekedésének a feltételeit biztosítani.

— Mennyiben sikerült?

— 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. Műszaki intézkedésekkel és megfelelő szervezéssel sikerült összhangot teremtenünk a nagy feladat és a kedvezőtlen munkafeltételek között. Itt, Kelenföldön, a korábbi tizenhéttel szemben tíz vágányunk van, s 1981-ben — az adott építési fázishoz alkalmazkodva — hatszor kellett teljesen átdolgozni az állomási technológiát. Volt, hogy öt-hat vágányt kiiktattak, öt-hatot pedig forgalomba helyeztek, *ahol tegnap még vonatok haladtak, ott mára az építők vertek tanyát* ... Amikor pedig a Keletiből tizenkét vonatpárt átirányítottak a Délibe, nemcsak a belbudai pályaudvar élete módosult lökésszerűen. Az üzemfőnökség egészének meg kellett mozdulnia, hogy a többletvonatokat műszaki és higiéniai szempontból kiszolgálják, karbantartsák. De a többletszerelvények tárolása is bővítette a tennivalókat; *Kelenföldön általában harminc-negyven kocsit tárolunk, s a hétvégi forgalomhoz visszük át a Délibe.*

Az üzemfőnökség 14 korábbi szolgálati helyet tömörít — 13 állomást és 1 műszaki kocsiszolgálati főnökséget —, területe a már említett két nagy pályaudvaron kívül magában foglalja a hegyeshalmi vonal Bicskéig, a pusztaszabolcsi Érdig, s a székesfehérvári vonal Tárnokig terjedő szakaszát. Mintegy 1200 dolgozót foglalkoztatnak, s, hogy eleget tehessenek a változó követelményeknek, a vasutasok egynémelyikét át kellett csoportosítani — mindenekelőtt Budafok-Hárosra és Budaörsre (főleg a tehervonatok feldolgozását helyezték e két állomásra).

Ősz óta készülnek a nyárra

Vasúti szakberkekben immár nem titok: *a májusban életbe lépő új menetrend további többletet jelent számukra.* Megindul a kaposvári és a zalaegerszegi expressz, továbbá két nemzetközi gyorsvonatpár — az Adriatica és a Lehár — is a Déliből indul, oda érkezik. Valamennyi budapesti pályaudvar közül a Déliből indul majd a legtöbb helyjegyes vonat — *most vizsgálják, hogyan módosítsák a pénztárak munkáját, hiszen a jelenlegi egy nemzetközi pénztár kevés lesz.*

— Már tavaly ősszel készülni kezdtünk az idei nyári forgalomra — folytatja az üzemfőnökség vezetője. — *Ez az egész üzemfőnökségnek nagy erőpróbája lesz!* Valójában még nem tudhatjuk, hogy a nyáron mit hoznak majd a kétnapos szabad hétvégék. Az már az év elején kitűnt, hogy péntek délután és szombat délelőtt erősödött a forgalom. Már tavaly nyáron is előadódott, hogy bár csúcsidőben, a Déli pályaudvarnak mind a tizennyolc pénztára nyitva volt, mégis alig győzték az utasromhamot. Közhely ugyan, mégis — a jegyek előreváltása teheti kulturáltabbá mind az utasok helyzetét, mind a mi munkánkat. Akik pedig Kelenföldön szállnak fel, ha meglesz is a hat vágány, továbbra is kényelmetlenségekkel kénytelenek számolni.

— Visszakanyarodván a rekonstrukcióhoz: mi a pillanatnyi helyzetkép?

— Az átépítés első ütemének munkálatai 1983 végéig fejeződnek be, hozzávetőleg *két nehéz évvel tehát mindenképpen szembe kell néznünk.* A főbb forgalmi létesítményeket jövőre helyezik üzembe. így a körülbelül kétszáz méter hosszú, nyolc méter széles gyalogos-aluljárót, amely túl azon, hogy a hat vágányt kiszolgáló A—B—C utasperonokhoz vezet, a környék lakóinak is rendkívül előnyös: *közvetlen kapcsolatot teremt az Etele tér és az Örmezei lakónegyed között.* Ezzel párhuzamosan elkészül a targonca-aluljáró, és az a „keresztezési műtárgy", amely szintben választja szét a Déli pályaudvar, illetve a Ferencváros felé menő két-két vágányt. Meglesz a Dominó 70 biztosító berendezés, s az új pályaudvar mind a huszonhárom vágánya.

— Új pályaudvar?

— Feltétlenül az. Hiszen technológiailag minden új lesz, csupán a felvételi épület marad a régi — noha 1983 után azt is felújítják. *A jövő év végéig hozzávetőleg másfél milliárd forintot fordítanak e fejlesztésre,* azt követően pedig egyéb befejező munkákra kerül sor, s a tervek szerint kiépül a kereskedelmi pályaudvar is. Dolgozóink nagy türelemmel és szorgalommal viselik a — talán nem túlzás a szó — megpróbáltatásokat, annak tudatában, hogy az építkezés befejeztével lényegesen javulni fognak a munka feltételei és körülményei. Átérzik: *nem akármilyen megújulás részesei, sajátuknak vallják az építkezést.* Mindenki ügyel rá, hogy minél kevesebb zökkenő hátráltassa a forgalmat.

Déli panaszok

— Hogy végül is miként formálódik a Kelenföldi pályaudvar, az Etele tér környéke, az nemcsak a MÁV-tól, hanem a fővárostól — az anyagi lehetőségektől is függ. Ám, hogy egy-két évvel később hogyan fest a környezet, abban már az utasoknak is szerepük lesz. Budapest főépítésze, *Gáspár Tibor* panaszolta, nemrég egy nyilatkozatában: ha külföldi vendége érkezett, egy ideig a megújult Déli pályaudvarral, a kerengővel büszkélkedett ..., mostanában viszont igyekszik másfelé kalauzolni őket. Az *aluljáró elhanyagolt, az üzletek üvegportáljai megrepedtek, mintha már megkezdődött volna a slum*-osodási *folyamat* ...

— ... A kerengő nem a vasúté, bár szinte mindenki a pályaudvarhoz tartozónak véli. Közterület, amelynek karbantartása, nevéből adódóan is, a Fővárosi Közterület-fenntartó Vállalat feladata. Úgy tűnik, nehezen birkóznak meg vele, pedig kétségkívül az elhanyagolt állapot az egész Déli pályaudvar szempontjából hátrányos. A fővárosnak, ha módjában áll, érdemes lenne megvizsgálnia: *nem volna-e célszerű a Baross térhez hasonlóan itt is tartósabb anyaggal váltani fel a mai burkolatot.* E mostani nemigen felel meg a nagy igénybevételnek, e télen is felfagyott, a lépcsők egy részével együtt. Nemcsak csúnya, de hellyel-közzel veszélyes is — az arra járók pedig a vasutat hibáztatják ... Az is tény, hogy az utascsarnok hatalmas üvegfelülete városképileg igen tetszetős ugyan, fenntartása viszont nem könnyű. Ráadásul immár a kivitelezés fogyatékosságai is okkal boszszantanak: *hét évvel az átadása után a csarnok négy helyen beázik.* Éppen mert e pályaudvar a rangsorban előbbre lép, érdemes volna orvosolni az orvosolható gondokat.

Lám, ily módon kénytelen a körzeti üzemfőnök városképi kérdésekben is állást foglalni.

Földes Tamás

Tervszerűen épül a gyalogos-aluljáró

Szegeden fórumot kaptak a MÁV számítástechnikai szakemberei

A MÁV Számítástechnikai Üzem szegedi egységének feladata a számítástechnika területén a különböző vasúti rendszerek szervezése, programozása és azok számítógépre vitele. Az itt tevékenykedő szakembereknek régi óhaja volt egy olyan fórum létrehozása, amelyen a számítástechnikával foglalkozók egymást kölcsönösen tájékoztathatják munkájukról, eredményeikről, megismerkedhetnek a máshol már bevált módszerekkel, hogy azokat aztán a saját területükön hasznosíthassák. Ilyen fórum létrehozására az MTESZ Szervezési és Vezetési Tudományos Társaság Csongrád megyei szervezetén belül nyílt lehetőségük. A megyében megalakították az első üzemi szervezetet. Záhony után, itt Szegeden alakult meg a második ilyen szervezet.

A csoport tevékenységéről, munkájáról *Vetró Mihály*, a csoport titkára adott tájékoztatást.

— *Üzemünkben 1980 novemberében 18 taggal alakult meg a csoport. Tagjai felsőfokú végzettségű számítástechnikai szakemberek, akik rendszerszervezői, programtervezői és üzemeltetési munkakörökben dolgoznak.* Programjukat a tagság érdeklődésének megfelelően alakították ki, olyan témákban, amelyek mindennapi munkájukhoz kapcsolódnak. Évente négy-öt előadást tartanak, negyedévenként pedig klubfoglalkozások keretében adott témakörről vitáznak, beszélgetnek. Szoros kapcsolatot tartanak a megyei vezetőséggel, a megyei számítástechnikai koordinációs bizottsággal, rendszeresen részt vesznek egymás rendezvényein.

Előadásaik elsősorban a MÁV-hoz kapcsolódó számítástechnikai kérdésekkel foglalkoznak. Tavaly többek között megvitatták a MÁV távlati üzemszervezési tervét, előadás hangzott el a miskolci rendező-pályaudvar számítógépes irányító rendszeréről. Rendezvényeiken általában 30-40 érdeklődő vesz részt.

Az előadásokon hallottakat a szervezeti és szakmai munkában egyaránt hasznosítják. Egy-egy rendezvényen sok új ötletet, információt, anyagot kapnak. Most dolgoznak a békéscsabai rendező-pályaudvar számítógépes irányító rendszerének kialakításán. Ehhez a miskolci tapasztalatokat is felhasználják. Hasonló példaként említhető a csapatmunka szervezésének alapelveiről szóló előadás, ahol arról hallottak, miként lehet kis csoportban a munkát jól megszervezni, milyen módszerekre, elvekre kell törekedni. E vonatkozásban is számos ötletet kaptak, amit a soronlevő feladatok megvalósításánál figyelembe vesznek.

A szegedi számítástechnikai üzem dolgozói készítik el többek között a határállomások országos információs rendszerét, Sturovó közös magyar—csehszlovák határállomás számítógépes irányítási rendszerét, és a már említett békéscsabai feladatot. Ezek megvalósítására ők is kialakították a csoportokat. Céljuk minden olyan módszer felkutatása, amelyet a vasút sajátos helyzetére átültethetnek, s azt a gyakorlatban is hasznosíthatják.

Az üzemviteli szakosztály március 3-án megbeszélésre hívta össze a szakszolgálatnál tevékenykedő szocialista brigádok vezetőit. A részvevőket Simon László szakosztályvezető-helyettes tájékoztatta a vasút múlt évi munkájáról, majd vázola az 1982. évi főbb tennivalókat. Végezetül arra kérte a brigádvezetőket, hogy ne csak szolgálati helyükön, hanem hálózati viszonylatban is hangolják össze jobban a munkát.

(Laczkó Ildikó felvétele)

NYUGAT-DUNÁNTÚL

Megjutalmazták az élenjáró MÁV—Volán komplex brigádokat

Értékelték a szombathelyi vasútigazgatóság területén dolgozó MÁV—Volán komplex brigádok múlt évi tevékenységét. A Nyugat-Dunántúlon 14 közösségben tettek többet azért, hogy gyorsabban jusson el az áru a megrendelőkhöz.

Az első csoportos állomások kategóriájában *a zalaegerszegi vasútállomás MÁV—Volán brigádja lett a győztes.* Második helyen a keszthelyiek, a harmadik helyen az 1980. évi győztes győrszabadhegyi kollektíva végzett.

A második csoportos szolgálati helyek kategóriájában *Beled, Devecser* és *Sárvár* az értékelés sorrendje.

Az élenjáró komplex brigádok közel 30 ezer forint jutalmat kaptak.

Ugyancsak megtörtént az őszi szállítási csúcsban kiemelkedő eredményt elért komplex brigádok jutalmazása is. Az év szállítási szempontból fontos négy utolsó hónapjának kiemelkedő teljesítménye alapján 14—14 ezer forint jutalmat kapott a *veszprémi* és a *zalaegerszegi* és ötezer forintot a *keszthelyi* MÁV—Volán komplex brigád.

Javul az idő

Megélénkült az áruszállítás

Az idei hideg tél a budapesti igazgatóság területén is hátráltatta, elsősorban a kavics és az ásványanyagok szállítását. A kritikus időben a vállalatok sorra visszamondták a fuvarokat, mert a kemény fagyok miatt bizonyos küldeményeket csak nagy üggyel-bajjal lehetett kirakni a vagonokból.

Most az idő javulásával élénkült a forgalom. Hegyeshalomban például korábban naponta 1800 tonna kavicsot raktak be, ez a szám jelenleg kettőezerhatszázra emelkedett. Moha-rakodón még ennél is jobb az arány: *napi ezer helyett kétezer tonna homokot továbbítanak.* Ugyanonnan a napokban indult meg Csehszlovákiába a bauxitszállítás. Az alumínium alapanyagból 24 óránként 250 tonnát küldenek északi szomszédunknak.

Hasonló ütemben élénkült az ócskavas-fuvarozás is. A budapesti KOKÖV telephelyeiről (Rákosról, Kőbányafelsőről, Pestlőrincről), valamint Ceglédről naponta 800—1000 tonna fémhulladékot visznek Miskolcra, Kecskemétre, Dunaújvárosba stb.

S. R.

Józsefvárosi tapasztalatok

A fuvaroztatók kezdik felismerni a konténeres szállítás előnyeit

A Keleti körzeti üzemfőnökséghez tartozó Józsefváros állomás sikerrel teljesítette az elmúlt évi gazdasági célkitűzéseit. Az erről szóló jelentés szerint mindössze a személyszállító vonatok menetrend szerinti indítása és a kocsitartózkodás volt kedvezőtlenebb. Az áruszállítás — 1980-hoz viszonyítva — több mint 21 ezer tonnával nőtt.

Az eredményekről és gondokról *Kiss Gyula* üzemegységvezetővel beszélgettünk.

— *Az áruszállítás növekedése a nagyobb konténerforgalomnak köszönhető* — magyarázza. — *A belföldi konténerszállítás 15—20, a nemzetközi konténerforgalmunk pedig 58 százalékkal nőtt egy év alatt.* Ez a teljesítmény részben a speciális kezelőgépek üzembe állításának, részben pedig a szervezettségnek köszönhető. Tudvalevő, hogy a konténeres szállítás gyors és gazdaságos. Mi éltünk ezzel a lehetőséggel. Bizonyítja ezt az is, hogy 1980-ig kétszer is elnyertük az *Élenjáró Szolgálati Hely* címet. Ebben elvitathatatlan érdeme volt *Csapó József* állomásfőnöknek, akit nemrég neveztek ki a Nyugati körzeti üzemfőnökség helyettes vezetőjének.

Kiss Gyula november elején került a helyére. Addig állomásfőnök-helyettes volt, a konténerforgalom felelőse. Ezt a feladatot most, mint kereskedelmi részlegvezető, *Andó Balázs* üzemmérnök látja el. Egyre több a munkája, hiszen az idén is 15 százalékos konténerforgalom-növekedés várható. Növeli a gondokat a létszámhiány is. Tizenöt raktárnokra lenne szükség. A szerény bérezési lehetőség miatt, sajnos nem szívesen jönnek ebbe a beosztásba dolgozni. Talán remélni lehet, hogy ezen a területen is változás történik, hiszen a legutóbbi bérrendezés irányelvei szerint kiemelten kell kezelni a kereskedelmi szolgálat dolgozóinak bérezését.

— Konténerpályaudvarunk további műszaki fejlesztésére egyelőre nincs lehetőség — folytatja Kiss Gyula. — A tervek szerint azonban a mi üzemfőnökségünkhöz telepítik majd a MÁV Építési Géptelep Főnökség kezelésében levő konténerrakodó- és szállítógépparkot. Sajnos, ez még mindig csak terv. A géptelep szombatonként kevés szállító gépkocsit vezényel hozzánk, a konténerrakodó gépeihez pedig kezelőszemélyzet nincs a hét végén. *Még nem adták át a 25 tonna teherbírású bakdarut sem, pedig az átadási határidő 1979 vége volt.*

— Milyen a kapcsolat a fuvaroztatókkal?

— Általában jó. Különösen az Éptekkel, a Mogürttel, a Villérttel, az Egyesült Izzóval és a Szerelvényértékesítő Vállalattal. *Huszonöt fuvaroztatóval van már olyan megállapodásunk, hogy ha mi nem győzzük a le- és feladási konténerek közúti szállítását, akkor ők is besegítenek.* Négy vállalattal olyan szerződést kötöttünk, amelynek lényege az, hogy helyet biztosítanak konténereink tárolására. Ezért mi cserében ki-, illetve berakási kedvezményt adunk. A Mogürt saját, speciális gépkocsikkal hozza-viszi a nagy konténereket. Ezért mi igyekszünk az igényeiket mindig kielégíteni.

— Milyen a forgalom a hét végén?

— *Sajnos a legtöbb vállalat péntek délutántól hétfő reggelig nem szállíttat, és nem fogadják a konténerben érkező szállítmányokat.* A Bútorértékesítő Vállalat például raktározásra használja a konténereket, nem rakják ki az érkező küldeményeket. Most is 40 nagy konténer van náluk.

A vasúton egyre népszerűbb a konténerszállítás, a fuvaroztatók igényeinek azonban csak 90 százalékát tudják kielégíteni. A helyzet csak akkor javulhat, ha a szállítatók is jobban megszervezik a rakodást, hogy a konténerek minél előbb visszakerüljenek a forgalomba. Mert raktárnak használni nem éppen gazdaságos.

M. Lingvai Pál

Kiss Gyula üzemegység-vezető

A daru könnyedén emeli magasba a konténereket

Konténerek minden mennyiségben

AHOL A SÍNEK VÉGET ÉRNEK

Mohács állomáson bevált a kocsitakarító bázis

Mohácsnál híd nem visz át a Dunán. Itt véget ér a vasút is, amelynek útját állja a nagy folyam. A vasútállomáson itt minden vágány csonka, s hogy a partközeli területet jól kihasználják a rakodásra, úgy ágaznak szét itt a sínek, mint egy nyitott legyező.

— Személyvonatunk kevés van, utasforgalmunk nem jelentős — kezdte az állomásfőnök, *Somos Ferenc*, akit a mohácsi vasutasok munkájáról, eredményeiről kérdeztünk. — *Kereskedelmi állomás a miénk, s talán nem túlzás, ha azt mondom, hogy nagyobb a le- és feladási forgalmunk, mint a megyeszékhelyeken dolgozó Pécs és Szekszárd állomásnak.*

Növekvő igények

A személyszállítási igények azért itt is emelkedtek a múlt évben. Jellemző erre, hogy az előző évi 28 ezerről 34 400-ra emelkedett a fizető utasok száma. A bevétel pedig 357 ezerről 454 ezer forintra nőtt.

Lényegesen nagyobbak azonban Mohács állomás áruszállítási teljesítményei.

— *A múlt évben 16 800 kocsi érkezett hozzánk, többségben áruval megrakottan* — tájékoztatott *Czernics József* kereskedelmi hivatalnok. — *A feladási forgalmunk a tervezett 185 ezer tonnáról 190 ezer tonnára emelkedett. Az áru nagy része, vagyis 11 ezer kocsi a hozzánk tartozó 12 iparvágányon került ki- és berakásra.*

— Ki itt a legnagyobb szállító partnere a vasútnak?

— Elsőnek feltétlenül a Mohácsi Farostlemezgyárat kell említenem — felelte Czernics József. — Ők a leadási forgalom 60 százalékában érdekeltek. De nagy forgalmat bonyolít le a 2000 vagonos gabonasilóval működő tárház, az új villanymalom és a keverőüzem is. Idegen kocsiban a legtöbb árut a mohácsi DÉLKER-bázis kapja, viszont a legtöbb exportszállítmányt a TEMAFORG-üzemből indítják. Kevés olyan ország van a térképen, ahová mi még nem küldtünk árut.

Kevés a fedett teherkocsi

— A beérkező és kirakott kocsikból mennyit tudnak ismét áruval megrakottan továbbítani?

— *Sajnos, elég keveset, mert a leadási forgalmunk java nyitott vagonokban érkezik, a feladás viszont többségben fedett kocsikat igényel. Ezekből tehát kiegyenlítésre szorulunk, ami eléggé nehéz, akadozó* — válaszolta a kereskedelmi hivatalnok.

— *Még nehezebb a gond a nyugati exportszállítmányokkal* — tette hozzá az állomásfőnök —, *amikor a francia, vagy az olasz megrendelő eleve kiköti, hogy csak Ks speciál kocsiban, vagy eltolható oldalfalú Hibs kocsiban hajlandó fogadni az árut. Ma is lenne két nyugati export kocsirakomány-feladás, de nincs hozzá exportképes kocsink.*

— Mi a megoldás, hogy enyhüljön a fedettből mutatkozó kocsihiány?

— *A vállalatok körében igyekszünk népszerűsíteni a konténeres szállítást* — mondta az állomásfőnök. — Ez elég nehezen halad, mert konténerrel drágább a fuvar. A hagyományos kocsirakományos szállítás mellett sok árukár éri a bútorgyár küldeményeit. Most a mohácsi bútorgyárral kezdünk újabb kísérletet, mert bízunk benne, hogy konténerben jobban rögzíthetők a székek, kevesebb lesz a törés, sérülés. Ha ez bebizonyosodik, érdemes lesz többet költenie a gyárnak a biztonságosabb fuvaroztatásra.

A kulturált személyszállításért

S ha már elmondtuk, hogy Mohács kereskedelmi állomás, arról is szólni kell, hogy legalább ennyire kocsitakarító bázis és vonatkísérő telepállomás.

Az állomás 132 dolgozója közül 36 takarítónő és négy férfi dolgozó, akik a gépeket kezelik, végzi a személykocsik tisztítását. Munkájukkal a kulturált utazás feltételeit segítik érvényesülni a Pécsi Üzemfőnökség területén, s azon kívül is. *A múlt évben 1792 kocsin végezték el a nagytisztítást és 5150 kocsin az időszakos nagytakarítást. Külső mosással 4025 személykocsit szabadítottak meg az oldalára és ablakaira tapadt portól, koromtól.*

A vonatkísérők 35-en vannak, s többségük már a törzsgárda tagja. A kilépettek helyett mindig van új jelentkező, s jelenleg is két jegyvizsgáló tanulóval foglalkoznak. Igénybevételük azonban elég magas, *így azután a múlt esztendőben 41 esetben kellett túllépniük a havi 280 órás távolléti időt.* Az esetenkénti túlterhelés megelőzéséhez nem nélkülözhető a vonatkísérő létszám továbbnövelése.

— Tavaly nem volt üzemi balesetünk — mondotta az állomásfőnök. — Ezt elősegítette a rendszeres munkavédelmi oktatás, mihelyt megfelelő helyiséggel rendelkeztünk. Negyedévenként három napon keresztül tartunk filmvetítéses oktatást, s azt tapasztaljuk, hogy a bemutatott munkavédelmi filmek erősen megragadják a dolgozók figyelmét. Az idén is folytatjuk ezt a jól bevált módszert.

L. J.

Pusztaszabolcsi helyzetkép

A forgalomelterelés miatt egymást követik a vonatok

Pusztaszabolcs állomáson néhány hét óta megnőttek a feladatok. Hogy ezt mi idézte elő, arról *Hordós István* állomásfőnöktől kaptunk tájékoztatást.

— A Budapest—Székesfehérvár közötti pályafelújítás miatt több vonat Pusztaszabolcs Szabadbattyánon át közlekedik. Emiatt állomásunkon a napnak minden szakában érkeznek és indulnak a szerelvények. A *Savaria expressz* és egy szombathelyi gyors naponta erre közlekedik. Négy hétvégi személy, illetve gyorsvonat *Szombathelyről, Zalaegerszegről* és *Keszthelyről* ugyancsak Pusztaszabolcson át közlekedik Budapestre. Ezekhez még hozzá kell adni napi 15 teherszerelvényt. Ezenkívül a *Pusztaszabolcs—Szabadegyháza* közötti pályarekonstrukcióból adódó elterelések is minket érintenek. Vagyis az 1912, illetve a 905. számú vonatokat Dunaújvároson keresztül közlekedtetjük.

— Hogyan készültek fel a többletmunkára?

— *A vágányzárak bevezetése előtt egy hónappal megkezdtük az ezzel kapcsolatos technológia kidolgozását.* A többletmunkára elméletileg még van kapacitásunk, de az elmélet nem mindig egyezik a gyakorlattal. Így sokszor kell rugalmas megoldásokat alkalmaznunk. Hiszen a napi feladataink a forgalomelterelés nélkül is növekedtek. Állomásunkon naponta 500—650 kocsit rendezünk síktolatással. Ezt a munkát nyolc kocsirendező és négy tolatásvezető végzi. A középállomások között nincs talán még egy olyan, mint Pusztaszabolcs. Ide szinte az ország minden részéből érkeznek szerelvények. Újabban pedig Várpalota és Nyékládháza rendeltetéssel állítunk össze közvetlen vonatokat. Emellett üres szerelvényeket küldünk a bodajki, s a balinkai bányák részére.

— *Az állomás le- és feladási forgalma aránylag kevés, havi 90—100 kocsi* — folytatta —. Többnyire gabonaféléket adnak fel, ide pedig szén, olaj és különböző kereskedelmi cikkek érkeznek. Vannak egyéb feladataink is. A vontatási telepen naponta 35—50 kocsi futójavítását végzik el a székesfehérvári körzeti üzemfőnökség részére.

— Van-e elég munkáskéz a megnövekedett feladatok ellátásához?

— A munkaerő-utánpótlás szempontjából Pusztaszabolcs rossz helyen fekszik. *Olyan városok vannak közelünkben, mint Budapest, Székesfehérvár és Dunaújváros. Ezek elszívják a munkaerőt.* Hogy mit lehet tenni? Igyekszünk a lehető legjobban megszervezni a munkát. Ezenkívül maximálisan támaszkodunk a szocialista brigádok vállalásaira. Természetesen, mi vezetők is többletmunkát végzünk. Jómagam például gyakran látom el az ügyeleti szolgálatot.

— Úgy tudjuk, hogy az állomáson a székesfehérvári fővonal rekonstrukciójának befejeztével nem ér véget a „rendkívüli" állapot?

— Valóban. Az egyik be sem fejeződik, kezdődik a következő. A MÁV Villamos Felsővezeték Építési Főnökség már megkezdte telephelyének kialakítását. Hamarosan megérkeznek a lakókocsik, az építkezéshez szükséges anyagok, s *március közepétől megkezdődik a budapest—pécsi vonal villamosítása.* Az építkezés természetesen befolyásolja majd az állomás munkáját. Az ezzel kapcsolatos technológián most dolgozunk.

Séra Sándor

Az átszervezés után

Megalapozottabb döntések

A szombathelyi területi szakszervezeti bizottság a közelmúltban tűzte napirendre és vitatta meg a munkaügyi döntőbizottságok tevékenységét. A bizottságokat 1980 áprilisában választották újjá, figyelembe véve a körzeti üzemfőnökségi hálózat kialakítását is.

A szombathelyi tszb hatáskörébe 15 munkaügyi döntőbizottság tartozik. Az eddigi tapasztalatok szerint a leggyakoribb munkaügyi viták oka a kártérítés, a munkaköri besorolás sérelmezése, az ittassággal kapcsolatos fegyelmik. A bizottságok döntéseik meghozatala előtt figyelembe veszik a dolgozó családi és szociális helyzetét, a cselekmény társadalmi veszélyességét.

Az átszervezés után lényegesen javult a döntőbizottságok munkája. Nyugat-Dunántúlon az eltelt *két esztendőben 236 határozatot hoztak az MDB-ék.* Ebből — fellebbezés folytán — hetvennyolc került munkaügyi bírósághoz, és mindössze húsz ügyben változtatták meg a döntőbizottság határozatát.

SAJTÓSZEMLE

Mit írnak rólunk?

Vasutasok munkájáról, helytállásáról, példaadó szolgálatáról, közéleti tevékenységéről szólnak az itt következő írások, amelyeket megyei újságokból válogattunk.

Fejér megyei Hirlap

A MÁV székesfehérvári KISZ-szervezetének tagsága szép eredményekkel büszkélkedhet a szocialista munkaversenyben, *különösen a takarékossági mozgalomban.* A dízelmozdonyok revíziójánál, a gázolaj rendszer tömörségellenőrzésével elérték a kenőolaj felhígulási számának 65 szalékos csökkentését. Ugyancsak a dízelmotorok tervszerű vizsgálatánál, a járó motor melletti ellenőrzések idejének csökkentésére munkarendet dolgoztak ki, így ennek végrehajtásával csökkent az üresjárat ideje.

A javítóműhelyben dolgozó KISZ-fiatalokból *„világítási" felelősöket jelöltek ki*, akik nemcsak a világítótestek, hanem az egyéb elektromos berendezések üzemeltetését és felesleges használását megakadályozzák.

A KISZ-fiatalok energiatakarékos peronvilágítást készítettek. A lámpákat éjszaka a hangosbemondó kezeli, teljes fényerejű világítást csak azoknál a peronoknál kapcsol, ahová személyvonat érkezik, illetve ahonnan személyvonat indul.

A pályafenntartás területén mintegy kétezer folyóméter sín vált újrafelhasználhatóvá. A hibás részek kivágása után háromezer kapcsolólemez és mintegy 150 kitérő talpfa ismételt felhasználását tették lehetővé. A vontatás területére, a nem közúti gépjárművek részére normákat dolgoztak ki a takarékos üzemanyagfelhasználás figyelembevételével.

Népújság

Sárosi András három évtizede dolgozik a vasúton. Szikár termetű, barázdált arcú ember. Az egri pályafenntartási irodában meséli élete állomásait.

— A szabad ég alatt az én csontjaim nem rozsdásodtak be. Engem az orvosok még nem láttak. Katonaéveim alatt is sokszor gondoltam a volt vasutastársakra és amikor visszajöttem tanfolyamra küldtek, majd kineveztek munkavezetőnek. Akkoriban ismertem, meg milyen veszélyes munka a miénk. Kevesen vagyunk, a dolgunk rengeteg. Az rövid idő alatt kiderül: *ki alkalmas erre a pályára.* A feleségem is a vasútnál szolgál, sorompóőr.

Lazsáló köztünk nem marad meg. Ezt a munkát komolyan kell csinálni, hiszen rajtunk is múlik az emberek élete, az anyagi értékek biztonsága. A vasutas minden nap megméretik, nem is lehet másként. A legkisebb figyelmetlenség is nagy bajt okozhatna. Keményen kell dolgozni, de az elismerés sem marad el. Én már kétszer megkaptam a *Kiváló Doldozó* kitüntetést.

Észak-Magyarország

Újra szolgálatba lép néhány öreg mozdony, ha nem is a sineken, hanem a termelés szolgálatában. Tarcal közelében a Tokaj-hegyaljai Termelőszövetkezet egy bőr- és szőrmefeldolgozó üzemet rendez be. A 120—140 dolgozót foglalkoztató gyárban a technológiai folyamat fenntartásához gőz kell, amelynek előállítása olajtüzeléssel rendkívül költséges. A vezetőség vásárolt három kiselejtezett gőzöst a sátoraljaújhelyi bontóból, amelyeket szétbontva — a kazánok felhasználásával — *gőzfejlesztésre fognak be újra.* A közelben levő olcsó ipari szénre alapozva a gőzfejlesztés költségeit egyötödére csökkentik majd.

Kisalföld

Minden vállalatnál. intézménynél kell, hogy legyen egy ember, akinek a neve azonnal „beugrik", ha valamit segíteni, szervezni kell. Ilyen ember volt mindig a MÁV győri művelődési házában *Földesi Lajos* polgári védelmi törzsparancsnok, aki 46 évi szolgálat után nyugalomba vonult.

Negyvenhat év története nagyon hosszú. Főleg annak, aki sokat tett ezalatt. Egyenruháján munkája elismeréséről tanúskodnak a kitüntetések, a *Haza Szolgálatáért Érdemérem*, a *Honvédelmi Érdemérem* arany fokozata, s számos más elismerés. Önkéntes tűzoltó volt, a *testnevelés és a sport kiváló dolgozója*, s felsorolni sincs mód még mi minden. A nagy szigetközi árvíz a gátakon találta, s egyáltalán: ahol tudott, segített.

A vasút, azt mondják, megváltoztatja az embereket. Volt idő, amikor háromszázhatvan órát dolgozott Földesi Lajos is, egy hónapban. *A vonatoknak menni kellett.* A készenlét, az állandó segítőkészség a könnyebb időkre is megmaradt a vasutasokban. Most, hogy eljött a pihenés ideje, mosolyogva mondja Földesi Lajos: *„Újra így csinálnám, ha megint az elején állnék az életemnek."* A művelődési házban azonban tudják, most még gyakrabban hívhatják: *„Lajos, segíts!"* Több ideje lesz, biztosan megy segíteni.

Somogyi néplap

A siófoki vasútállomáson sok gondot okozott az utasoknak és a vasutasoknak, hogy nem különült el a személy- és a teherforgalom. Különösen a nyári főidényben volt kellemetlen, hogy ugyanott bonyolítják le az árurakodást és más munkákat, ahol az utasok is járnak. A hatalmas embertömegeket kiszolgáló, sűrűn jövő-menő vonatok és a szintén nem ritka teherszerelvények mozgásának megszervezése nem volt könnyű.

Ezért vált szükségessé Siófokon az új teherpályaudvar fölépítése. El kellett különíteni az embereket és az áruk szállítását, és a jelentős teherforgalom is igényelte már a korszerű körülményeket.

A MÁV pécsi igazgatósága 84 millió forintos beruházással építteti meg a teherpályaudvart. A munkálatok 1982 végére befejeződnek. Az idei menetrendváltozás — május vége — után a konténerforgalmat már az új vágányokon bonyolítják le, és 1982 végén „települ át" ide minden teheráru.

Hajdú-Bihari Napló

Részlet az *„Ica, az állomásfőnök" című riportból:*

„Az utcán bizonyára sok fiú fordul meg utána. Nem is csoda, hiszen csinos, fiatal lány *Boros Ilona.* De megfordulnak utána a nők is, mert jól áll rajta az egyenruha. Úgy hordja, mint a legdivatosabb kosztümöt. Csak a kabát gallérjára nézve derül ki, hogy Boros Ica az állomásfőnök. Huszonnégy éves és főnök. No, nem egy nagy forgalmú állomáson, de Nagykereki is a vasút fontos része.

— *Nyolc beosztottam van* — mondja. — *Azt hiszem, jól kijövünk egymással.* Bár ez így sablonos, de igaz. Eleinte féltem, mit szólnak majd. Nő is, fiatal is... De sikerült elfogadtatnom magam. Annak ellenére, hogy tegeződünk, megadják a tiszteletet. A reggeli szolgálatellenőrzéskor is szabályosan jelentenek.

— Segítségedre is voltak?

— *Természetesen. De kérdezni nem szabad. Mindent tudni kell.*

— Szolgálat után mit csinálsz?

— Olvasgatok. Itt kaptam lakást az állomás épületében. Nem kell messzire hazamenni. Jó a lakás, csak a víz nincs bent.

— Nem vágyódsz el innen?

— *Nem, hiszen itt nőttem fel."*

Dolgozók Lapja

Harminc éves az oroszlányi vasútállomás. Dolgozói három évtizede állnak az utazóközönség és a szállítás szolgálatában, elismerésre méltóan. *Tavaly például több mint 800 ezer tonna szenet továbbítottak az országba,* az 1980. évi 650 ezer tonnával szemben. Idei tervükben viszont 1,1 millió tonna szén elszállítása szerepel, azaz három év alatt csaknem megduplázódik az elszállítandó fűtőanyag mennyisége, így a vasutasok feladata is. Ellentétben a legtöbb vasútállomással, Oroszlányban emelkedett az utasforgalom. *A hetvenes évtized elején évente 350 ezren fordultak meg az állomáson. Tavaly csaknem 420 ezer menetjegy „fogyott el."* A vasutasok, szolgálatukon kívül gyakran vállalnak társadalmi munkát. Szocialista brigádjaik két óvodát patronálnak.

Vas Népe

A szombathelyi járműjavító *pácsonyi üzemegységének* dolgozói tavaly több egyedi termékkel és jó minőségű munkával hívták fel magukra a figyelmet.

Ezen túl az üzem szocialista brigádjai jelentős értékű társadalmi munkaakciókat is szerveznek. Tavaly például a két kommunista műszakon csaknem teljes számban részt vettek, *s a bevételt a rokkantak megsegítésére és a lakásépítési alap fejlesztésére fordították.* A II. számú üzemcsarnokhoz, szintén társadalmi munkában — kapukat, ablakokat, felülvilágítókat készítettek és az összeszerelésnél is segítettek. Udvarrendezést, parképítést is végeztek.

A környék községeiben alig van iskola, vagy gyermekintézmény, amelyben ne készítettek volna sportpályát, játékot, ne javították volna ki a villanyvezetékeket, ne vállaltak volna lakatosmunkát.

Összeállította:
Hegedűs Ferenc

A gépesített pályaépítéshez gépész háttérre van szükség

Szegeden tartották a II. tiszántúli vasútépítő-gépész konferenciát

A szakemberek véleménye szerint az építési főnökségek gépállomásai egy-egy területen kiváló eredményeket érnek el, másutt viszont lassú a fejlődés. E felismerés alapján a debreceni, a miskolci és a szegedi gépállomás a VI. ötéves terv sikeres végrehajtása érdekében együttműködési megállapodást kötött.

Meskál György, a szegedi gépállomás vezetője így foglalta össze az együttműködés jelentőségét:

— *Kettős haszna van a mi szakmai és baráti kapcsolatunknak. Mi ismerjük legjobban gondjainkat. Ezért azok megoldását nem fentről várjuk, hanem összehangolt javaslatainkkal, saját magunk oldjuk meg, természetesen az irányító szerv egyetértésével. A másik nagy jelentőségű haszon abból származik, hogy megismerjük egymás munkáját, ezáltal kölcsönösen hasznosítható tapasztalatokat szerzünk.*

Az együttműködésben részt vevők közül évenként más-más főnökség vállalja a koordinációs szerepet. Az elmúlt évben a debreceni építési főnökség látta el ezt a feladatot.

A közelmúltban egy év tapasztalatait értékelték a szegedi konferencián, amelyen a házigazda gépállomás vezetőin kívül ott volt a miskolci, a debreceni és a szentesi építési főnökség igazgatója, a műszaki és gazdasági vezetők, valamint a szakszervezeti bizottságok képviselői.

A II. vasútépítő-gépész konferenciát *Felaky Pál*, a szentesi építési főnökség — azóta nyugalomba vonult — igazgatója, a vasutas-szakszervezet alelnöke nyitotta meg. Ezután *Széles Károly*, a debreceni építési főnökség igazgatója emlékeztetett arra, hogy az alakuló ülés munkabizottságai az útkeresés jegyében kezdték meg munkájukat.

Az anyaggazdálkodási és ellátási bizottság a gépkocsik és munkagépek jobb anyagellátottságát tűzte ki célul. Számos hasznos operatív intézkedést tettek, de a gondokat folyamatosan nem tudták megoldani.

A technológiai csoport továbbadta a tapasztalatokat. A kisgépek üzemelési technológiájára pedig olyan újítást alakítottak ki, amely a munka hatékonyságán keresztül realizálódott.

Az oktatási bizottság korszerűsítette és az élethez igazította az oktatásokat.

A gépkocsijavításban is nagy lehetőségek rejlenek az együttműködésben, amit a szorosabb kapcsolat révén jobban hasznosíthattak volna.

A műhelyi munkával foglalkozók, a főkönyvelők segítségével a jövőben jobb eredményeket érhetnek el.

Széles Károly a rövid értékelés után annak a véleményének adott kifejezést, hogy szükség van a gépállomások egységes szervezetének a kialakítására. Ezt egyebek mellett az is indokolja, *hogy a gépesített vágányépítési feladatokat erős gépészháttér nélkül nem lehet eredményesen megoldani.* Természetesen ehhez a 6. szakosztály gépészcsoportjának szorosabb közreműködésére is szükség lenne. *(Sajnálatos, hogy ezen a konferencián nem vettek részt.)*

Az együttműködés első éve sikeres volt, és jó alapot adott az 1982. év feladatainak a kialakításához. Az idén a szentesiek látják el a koordinálás teendőit.

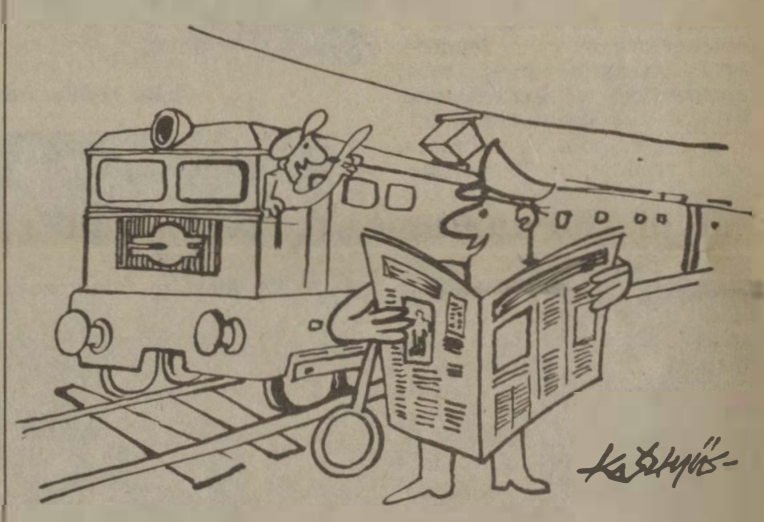
A szegedi vasútépítő-gépész konferencián elhatározták, hogy kapcsolatot teremtenek a dunántúli gépállomásokkal is.

(Fogas)

Népművészeti kiállítás

Március 8-án, a szombathelyi járműjavítóban is ünnepséget rendeztek a nemzetközi nőnap alkalmából. Ezen a napon nyitották meg a vasutas művelődési házban *Molnár Zsuzsanna* nagykanizsai népművelő, szűrkészítő kiállítását is. A mintegy hatvan mellényt, kabátot, táskát és egyéb közhasználatú alkotást két hétig tekinthették meg az érdeklődők.

INFORMÁCIÓÉHSÉG



— Kolléga, indulhatunk!
— Türelem, vezérúr, mindjárt befejezem. Egy-két perc késés nem a világ.

(Kesztyűs Ferenc rajza)

ÚTRAVALÓ

Bandi bácsi főkocsimester a gyakorlati időszak befejeztével végignézett rajtunk. Búcsúzott tőlünk. Három hónapig voltunk kocsirendezők a keze alatt, mielőtt segédtiszti tanfolyamra kerültünk. Veszélyes szolgálat volt. Azon az éjszakán, 1939. december 30-án az utolsó ebben a beosztásban. Mindhárman megúsztuk, baleset nélkül. Bandi bácsi is örült. Arcára kiült a jólismert, huncutkás mosoly.

— Figyeljetek! Útravalóul elmondok nektek egy kis történetet kezdő vasutas koromból. Vagy harminc éve történt. Abban az időben az altiszteket még szolgának hívták. Ők és a segédtisztek látták el a kisállomásokon a szolgálatot. A nagyállomásokon a tisztek voltak a vezető beosztásokban. Éppen ezért volt érthetetlen a mi vidékünkön, hogy az egyik közbeeső állomáson miért három aranycsillagos intéző az állomásfőnök. Ez az intéző mindenkit és mindent gyűlölő ember volt, akinek a keze hamar eljárt a szolgák között. Különösen jaj volt azoknak a „prakszik"-nak, akik az ő keze alá kerültek. Hárman voltunk barátok, Dobai Pista, Barlai Jancsi és én. Arra a vonalra kerültünk, ahol az a dühös intéző szolgált, de szerencsénkre egy másik állomásra. Hétfőn reggel mentünk állomáshelyünkre, és szombaton este haza. Tisztafehérneműért, egy kis hazai elemózsiáért, némi pénzmagért, mert bizony a segédtiszti segélydíj, nagyon kevés volt. Még szabadjegyet sem kaptunk. Mindig váltani kellett személyzeti jegyet. Na, de kinek volt a hónap végén egy árva petákja is jegyre? Persze lógtunk. A legtöbb idősebb kolléga elnézte a dolgot, de volt egy Kőfalvi nevű jegyvizsgáló, aki külön vadászott ránk. Nagyon sok bajunk volt vele. Történő jellemében eredően mindig, mindenkit bejelentett. Egyszer aztán meguntuk a kitolásait, gúnyolódásait, megszégyenítéseit, és ördögi tervet eszeltünk ki ellene.

Bandi bácsi elővette ütöttkopott dózniját, megkínált bennünket, ő is rágyújtott, aztán folytatta:

— Egy hétfőn reggel észrevettük, hogy Kőfalvi a kalauz. Na, fiúk, most vagy soha! Dobai Pista biztatott bennünket a terv végrehajtására. Elszedte igazolványainkat, megváltotta a jegyeket. Mindegyikünk kapott jegyet és *egy* igazolványt. A cél az volt, hogy Kőfalvi még az előtt az állomás előtt vizsgálja meg jegyünket és igazolványunkat, ahol a dühös intéző szolgált. Eszerint helyezkedtünk el a kocsikban. Jött is Kőfalvi először az én kocsimba, és kérte a jegyet, az igazolványt. A jegyet lekezelte és visszaadta. Már-már az igazolványt is majdnem visszaadta, de előbb még belenézett. Rögtön észrevette — amint számítottuk —, hogy az igazolvány nem az enyém.

— Adja csak vissza a jegyét prakszi úr! — mondta maró gúnnyal. — Úgy? Szóval hamis igazolvánnyal utazunk? Na, jó. A következő állomáson leszállítom, és beviszem az állomásfőnök úrhoz!

Azzal kivonult, mint győztes hadvezér...

Megérkeztünk X. állomásra. Leszálltam, és láttam, hogy Kőfalvi is jön, Dobai Pistával. Mentünk az irodába. Az ajtóban már ott állott a főnök. Kőfalvi elébe állt, és bokázott tisztelettel:

— Állomásfőnök úr, jelentem alásan, ez a két utas hamis igazolvánnyal akart utazni.

— Jöjjenek be!

Bementünk. Az állomásfőnök dühe szemlátomást nőtt, mert a vonatot nem lehetett meneszteni a kalauz miatt.

— Most jelentsen maga barom, ne az utasok előtt — förmedt rá.

Kőfalvi megismételte jelentését, és a két igazolványt letette az állomásfőnök asztalára.

A főnök felvette az egyik igazolványt. Az enyém volt. Nézte a fényképet, aztán engem.

— Neve?

Mondom.

— Szolgálati állomása?

Mondom.

— Igazolványának száma?

— Nullanyolcvankettőszázhuszonhét — így, egyfolytában és gyorsan mondtam, lássa, hogy jól tudom.

A főnök a kalauzra nézett, és átadta neki az igazolványt.

— Egyeztesse maga is!

Kőfalvi nézte a fényképemet és az én fizimiskámat. Én nyílt szemmel néztem rá. „Kellett ez neked, te marha?" — gondoltam.

A főnök már végzett a másik igazolvánnyal is, de azt is odaadta Kőfalvinak egyeztetésre. Eredmény, mint nálam. Egyezett minden.

Kőfalvi csak állt, és nem értette a dolgot. A főnök azonban igen.

— Takarodjék a szemem elől! — ordított a kalauzra. Aztán bezárta az ajtót. Na, most ijedtünk meg igazán. De nem történt baj. Előbb elmosolyodott, aztán hangosan felnevetett.

— Ezt jól kieszeltétek, gazemberek. Erre a marha Kőfalvira már sokan panaszkodtak a kollégák közül, de most végre megkapja a magáét. Gondom lesz a leváltására. Hanem azt mondom, hogy ha mégegyszer ilyet csináltok, nektek is részetek lesz a Kőfalvi sorsában. Na, itt a jegyetek, igazolványotok...

Kiss András bácsi a főkocsimester befejezte történetét, és melegen kezet szorított velünk. Közben így összegezte a tanulságot:

— Vigyázzatok, hogy se Kőfalvihoz, se az olyanokhoz ne hasonlítsatok, mint az intéző volt. Maradjatok mindig jellemes emberek és derék vasutasok...

Bíró László

FRANCIAORSZÁGBAN:

Átpártolnak a vasútra az autótulajdonosok

Vonaton olcsóbb utazni ◊ Verseny a belföldi repüléssel

Nyugat-Európában jelenleg egyedül a *francia* vasutak könyvelhetnek el jelentős emelkedést az utasforgalomban. Addig, amíg az NSZK-ban, Olaszországban, Nagy-Britanniában, Svájcban és Belgiumban a személyszállítás stagnál, Franciaország egyenletes fejlődést, de különösen 1970-től rendkívül látványos növekedést mutatott ki. A francia vasutak 54,5 milliárd utaskilométerével jóval megelőzi az NSZK-t (47,8), Olaszországot (39,3) és Nagy-Britanniát.

Amit korábban elsiettek

A l'Humanité egyik, január végi száma ezekkel a megállapításokkal vezeti be cikkét a Francia Államvasutak figyelemreméltó eredményeiről, majd a személyszállítás kereskedelmi igazgatójának nyilatkozatát idézve leírja, hogy *az SNCF 1981-ben 695 millió utast szállított el,* ebből 264 milliót a Párizs környéki vasúthálózaton kívül, a megelőző évi 253 millióval szemben. Hosszú idő után először ugyancsak növekedett a forgalom azokon a mellékvonalakon, amelyeket az előző kormányzat a „nem rentábilis" szolgáltatás kategóriájába sorolt. A közlekedési miniszter kérésére nemrégiben megnyitott *másodlagos vonalak* számokkal még nehezen alátámasztható sikere mindenesetre azt bizonyítja, hogy enyhén szólva *elsietett döntés volt a megszüntetésük.* Franciaországban vitathatatlan *magatartásváltozás* megy végbe a vasút tekintetében. Bár még pontos adatok nem állnak rendelkezésre, de az SNCF vezetőinek meggyőződése, hogy 1981-ben *más közlekedési módok rovására növelte forgalmát a vasút.*

Ez a térhódítás valószínűleg a magánautók meggondoltabb használatával magyarázható, mint ahogyan azt megállapíthatták a TGV Párizs—Lyon közötti vasútvonal üzembehelyezése alkalmából. Ellentétben a legderűlátóbb becslésekkel, ezen a vonalon 1981. szeptember 27-e és 1982. január 2-a között 1 millió 353 ezer utast szállítottak el, ami naponta mintegy 14 ezer utasnak fele meg. Az SNFC becslése szerint *a nagysebességű vonat 500 ezer új utas megszerzését tette lehetővé.* Ez körülbelül napi 5000 utasnak felel meg. Bizonyított tény, hogy a TGV-t igénybevevők közül *mintegy ezer utast a belföldi repüléstől hódítottak el, a többiek nagy része pedig gépkocsijáról mondott le a vasút javára.*

Lefaragják a menetidőket

Ez az utasáramlás a vasútra várhatóan tovább növekszik, mert 1984-ben, amikor a TGV teljes vonalát üzembeállítják és 87 szerelvény bonyolítja le majd a forgalmat, a naponta elszállított utasok száma elérheti a 16 ezret. Addig is, a következő nyáron a nagysebességű vonat már túl megy a jelenlegi lyoni végállomásán, hogy ellássa a forgalmat Dél-Franciaország irányában. *Napi négy járatot terveznek Valence, Avignon, Marseille és Montpellier felé.*

Ennek a TGV-hálózatnak az üzembe helyezése eredményeként számos déli város legalább egy órai utazást megtakarít a jelenlegihez viszonyítva: Valence *három óra negyvenöt percnyire lesz Párizstól a jelenlegi 4 óra 45 helyett.* Avignon 4 óra 45 percre az 5 óra 40 perc helyett, Marseille 5 óra 45 percre a jelenlegi 6 óra 55 helyett. 1983 októberében, a TGV teljes üzembeállításakor *ezek a menetidők még tovább csökkennek.* Valence ekkor 2 óra 5 percre lesz Párizstól, Avignon 3 óra 55 percre, Marseille 4 óra 50 percre és Montpellier 4 óra 45 percre. Túlzás lenne azonban a franciák vasút iránti érdeklődésének megnövekedését egyedül a TGV-nek tulajdonítani.

A vasút vezetőinek véleménye szerint a vonatot igénybevevők nagy része megértette, hogy *a vasút végül is kevésbé költséges, mint a gépkocsi.* Kiszámították például, hogy két személy részére az utazás vasúton teljesáru 2. osztályú menetjeggyel olcsóbb, mint ugyanaz az út megtétele 60 lóerős gépkocsival, autópályán.

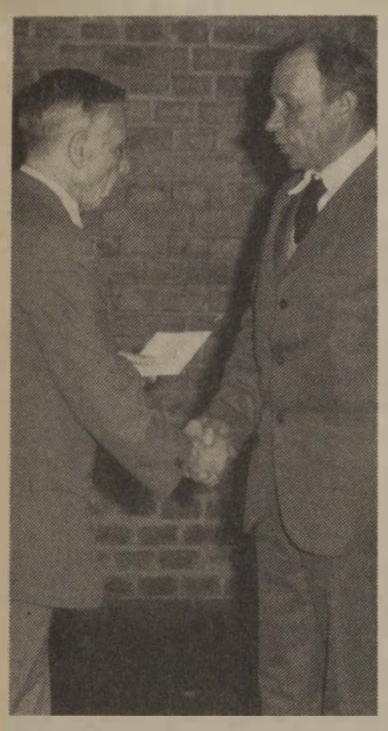
Idei újdonságok

Az NSCF úgy véli, hogy az 1981-es jó eredmények nagy mértékben az új kedvezményeknek is köszönhetők, mint amit például a családok és a házaspárok részére nyújtottak, s amely az utasforgalom körülbelül 10 százalékát teszi ki. A múlt évben *12 millió személy részesült kedvezményben,* jóval több utas, mint amennyi forgalma az Air Internek (Belföldi Légiforgalmi Társaságnak) összesen volt (8 millió utas). Február elsejétől egy újabb kedvezmény lépett életbe: *egy családból az együtt utazó két személy egyike 50 százalékos utazási kedvezményt kap.* Ezt a kedvezményt edig csak a házaspárok részére biztosították és a későbbiekben terjesztették ki egyazon család két másik tagjára, bárkik is legyenek azok.

Ezek után a lap az 1982-re bejelentett újdonságok közül idéz néhányat.

Baranyai Zoltán

Munkásőr-találkozó Nyíregyházán



Mejutalmazták a munkásőröket

Szép hagyomány már, hogy a nyíregyházi körzeti üzemfőnökségen minden év elején baráti-elvtársi összejövetelt szerveznek a vasutas munkásőröknek. A mostani találkozónak különös jelentőséget adott a 25 éves jubileum és az, hogy a nyíregyházi egység kollektív kitüntetésként megkapta *a Haza Szolgálatáért Érdemérem arany fokozatát.*

A bensőséges ünnepségen százharmincan voltak jelen. A már leszerelt, vagy tartalék állományba vonulók meghívására is gondoltak a szervezők. *Varsányi László,* a körzeti üzemfőnökség pártbizottságának titkára (szintén munkásőr) mondott ünnepi beszédet. Egyebek között elmondta, hogy *a vasutas szakasz az utóbbi csaknem negyedszázad alatt ötször nyerte el a zászlóalj legjobb szakasza címet.* A megyei törzsnél és a járási egységben is példamutatóak a vasutasok. A Haza Szolgálatáért Érdemérem kitüntetést heten, a Kiváló Parancsnok kitüntetést nyolcan érdemelték ki a két és fél évtized alatt. Két munkásőr kormánykitüntetést, három miniszteri kitüntetést kapott. Az *Együtt Nyíregyházáért* társadalmi munkaakciókban, a véradási akciókban és minden társadalmi megmozduláson példamutatók a vasutas munkásőrök.

KOMMUNISTA MŰSZAK

A Dunakeszi Járműjavító Üzemben február 27-én kommunista szombatot rendeztek, amelyen (több mint 1600-an) az üzem dolgozóinak 81 százaléka vett részt. A 14 ezer óra társadalmi munka értékét a szociális létesítmények fejlesztésére ajánlották fel. *(Felvételünk az üzem egyik műhelyében készült, a kommunista szombaton.)*

ÚJÍTÓMOZGALOM

Ankét és kiállítás Szegeden

Az újítók és feltalálók V. országos tanácskozására készülve rendeztek újítási kiállítással egybekötött ankétot március 9-én Szegeden, az igazgatóság épületében. Az ankéton, amelyen több mint száz újító és ezzel foglalkozó szakember vett részt, *Sajtos Péter* műszaki igazgatóhelyettes adott tájékoztatást az újítómozgalom eredményeiről.

A szegedi igazgatóság területén az V. ötéves tervidőszakban összesen 4203 javaslatot adtak be a dolgozók. Ebből 2174-et fogadtak el. *A csaknem 20 millió forintot kitevő gazdasági haszon után az újítóknak 2 millió 272 ezer forintot fizettek ki.*

1981-ben az újítók 770 javaslatot dolgoztak ki. Az újítások 58 százalékát bevezették. Emelkedett a munka- és egészségvédelemmel kapcsolatos újítások száma. Egy újításra tavaly átlagosan 1200 forintot fizettek. Az újítók 64 százaléka fizikai dolgozó, 24 százaléka pedig 30 éven aluli fiatal.

Sajtos Péter szólt arról is, hogy az igazgatóságnál valamennyi ügyintézőnek megvan az előírt alapfokú szakvizsgája, öten pedig középfokú iparjogvédelmi képesítéssel rendelkeznek. Arra is rámutatott, hogy a jövőben a feladattervek összeállításánál kiemelten kell foglalkozni az energiatakarékossággal, a létszám és az importanyagok gazdaságos felhasználásával, az e célt szolgáló újításokkal. Tavaly 25 ilyen témájú újítást vezettek be a szolgálati helyeken. Az elmúlt évben az igazgatóság területén kívül 27 vasúti egység vett át több újítást, kettőt pedig idegen vállalatnál is hasznosítottak.

Rendszeressé váltak az újítási ötletnapok. Az elmúlt három év alatt 21 alkalommal 1086 ötletet zsüriztek, amelynek majdnem felét díjazták, 310-et pedig újításként vezettek be.

A tanácskozást követő vitában a felszólalók az újítómozgalom fejlesztése érdekében tettek javaslatokat. A vitában felszólalt *dr. Pusztai Gyula,* az Országos Találmányi Hivatal elnöke is. Hangsúlyozta a műszaki fejlesztések szükségességét, az új műszaki megoldások keresését.

Az ankét második részében adták át a Kiváló Újító kitüntetéseket, valamint a meghirdetett újítási verseny helyezettjeinek a jutalmakat. Az igazgatóság területéről Kiváló Újító kitüntetés ezüst fokozatát *Mikus Dezső* kecskeméti, a bronz fokozatát *Ladányi József* és *Soós Sándor* vésztői, *Papp László* kiskunhalasi, *Dochnál Richárd* és *Nagy László* kecskeméti, *Hódi István* szegedi újítók kapták.

Az újítási versenyben a kecskeméti pályafenntartási főnökség, a vésztői üzemfőnökség, a kiskunhalasi villamos vonalfelügyelőség, valamint a kecskeméti Jedlik Ányos szocialista brigád érte el a legjobb eredményt.

A tanácskozáson megválasztották azokat a küldötteket, akik a vasutas újítók és feltalálók országos tanácskozásán képviselik majd a szegedi vasutasokat. Végül Sajtos Péter vasútigazgató-helyettes megnyitotta az utóbbi évek legjelentősebb újításait bemutató kiállítást.

Gellért József

Miskolci mérleg

A bevezetett újítások haszna meghaladja a 15,6 millió forintot

A miskolci igazgatóság újítói 1981-ben eredményes évet zártak. Igaz, a siker érdekében az igazgatóság és a területi szakszervezeti bizottság az eddig jól bevált módszerek szinte minden formáját alkalmazta. Több helyen rendeztek ötletnapokat és heteket. Minden negyedévben újítási versenyt hirdettek. Ezek sikere érdekében közel félmillió forint értékben ösztönző célkitűzéseket tettek.

Az eredmény nem maradt el. A miskolci újítók tavaly 1246 újítást adtak be, amely 21 százalékkal több mint az előző évi. Az elfogadott újítások pedig 26 százalékkal emelkedtek. *A bevezetett újítások gazdasági haszna meghaladja a 15,6 millió forintot.* A hasznosított újítások közül 156 munkavédelmi jellegű volt. Ötvennégy újítás anyag- és energia-, 12 pedig létszám-megtakarításra irányult. Az eredményes újítók részére egymillió 108 ezer forint újítási díjat fizettek ki.

Az igazgatóság területén még mindig gondot jelent, *hogy kevés a feladattervekre irányuló újítási javaslat.* Hasonló a helyzet a kalkulált újításoknál is, melyek mindössze 18 százalékot tesznek ki a 82 százalékos eszmei elbírálásokkal szemben.

A különböző újítási versenyeken a legjobb eredményt, a *miskolci* és *hatvani* körzeti üzemfőnökség, valamint a *Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség* újítói érték el. A legjobb szocialista újító brigádok is Miskolcról kerültek ki. Közülük 53 beadott újítással ezúttal is a *Béke* brigád teljesítménye emelkedett ki.

A legjobbak a Kiváló Újító arany, ezüst, illetve bronz fokozat kitüntetésben részesültek.

Kisvárdai János

A bisztróban mindenki jól jár

Az Utasellátó Vállalat a Hajdúszoboszló vasútállomáson nemrég épített korszerű bisztróját a közelmúltban szerződésbe adta *Smirnyák Ferenc* üzletvezetőnek, aki 23 éve dolgozik a vállalatnál. A jól felszerelt üzletben — ahol Smirnyák Ferenc családjával és egykori munkatársaival együtt tevékenykedik — öt év alatt majdnem ötmillió forint forgalmat kell lebonyolítani.

— Ez megvalósítható. Én szakképzett hentes és mészáros, szakács, valamint felszolgáló vagyok — mondja az üzletvezető. — *Friss sertéshúsból készítem a kolbász- és egyéb húsárut. A személyzet minden tagja arra törekszik, hogy a vendég elégedett legyen!* Ez a mi érdekünk is, hiszen aki innen elégedetten távozott, az máskor sem kerüli el az üzletet. És ebben éppen ez a jó üzlet.

D. V.

HÁT „MAGYARBA" MIKOR MEGYÜNK?!

Mert „olaszba", „görögbe", „spanyolba" már voltunk, és elmennénk talán még Kukutyinba is jeget aszalni, ha ez is sikk lenne, és valami proccos polgári dicsekvésre adna lehetőséget!

A kedves olvasó bizonyára disszonáns hangok kicsengését érzi e cikk indításában, de hadd nyugtassam meg, hogy távol áll tőlem mindenfajta irigység vagy csúfolódás azokkal szemben, akik — anyagi lehetőségük révén — már bejárták fél Európát, és gazdag élményekkel tértek haza.

Csak azt nem értem, miért mondja nemcsak a dicsekvő — rongyrázó —, hanem igen sok munkás, sőt értelmiségi is, hogy „olaszba" járt, holott Olaszországban volt csoportos vagy egyéni turistaúton. Ugyanis *ez a kifejezés nemcsak nyelvünket rontja, hanem valami kivagyiságot, oktalan dicsekvést is áraszt. Különösen visszataszító az ilyen magatartás azoknál, akikkel beszélgetés közben kiderül, hogy kis hazája festői tájait nem is ismeri, műemlékekben gazdag városainkról csak hallott vagy esetleg átutazott rajtuk.* Mi köze az ilyen embernek a házához, a szűkebb szülőföldhöz? Mert ugye szeretni csak azt lehet, amit ismer is az ember.

Ezekről a dolgokról váltottunk szót egyik ismerősömmel, aki éppen „spanyolba" készült. Kicsit találva érezve magát, sorolni kezdte, hogy járt ő már Egerben, Sopronban is, és egyik nyáron a Szegedi Szabadtéri Játékokat is látták. Meg kirándultak a Bükkbe.

— No, és miről nevezték el a Bükk-hegységet?

— *Hát a bükkfákról!* — mondta magabiztosan emberem, pedig, ha nemcsak keresztülutazik a fennsíkon, hanem „a jó palócokkal" is ismerkedik, megtudja, hogy a fennsíkot — amit az óriások asztalának neveznek — óriáskövek veszik körül. A *Bálványról* jól látni őket. Így vonul kelet felől nyugatra a *Kovácskő, Örvénykő, Bálvány, Magastető,* az *Istállókő* és a *Bélkő,* majd visszafelé a fennsík déli peremén: *az Imókő, Tarkő, Hegyeskő, Simakő, Peskő, Háromkő.* Tehát nem a bükkerdőkről, hanem ezekről a kövekről kapta nevét a hegység. A palócok a hegyből kiemelkedő kúpokat nevezik bükknek, kiejtésük szerint „bik"-nek még ma is.

Ismerősömnek arra sem volt ideje — a fennsíkon keresztülrobogva —, hogy hatesztendős kislányát bevigye az aggteleki cseppkőbarlangba, pedig, ha szülő apró gyermekének felejthetetlen élményt akar szerezni, akkor először ne külföldre, hanem ebbe a csodálatos barlangba vigye, ahol a gyermeki fantázia, a meseképzelet akkorát bővül, hogy a világmindenség is belefér.

Nem tudom, ki hogy van vele, de én szeretek hegytetőkre mászni, és nagyot ölelni a tekintetemmel. Ilyen nagyot ölelő hely *a tokaji hegy csúcsa, a Kopasz.* Ráadásul ilyen drámai találkozása a síkságnak egy heggyel, sehol nincs az országban. A hegy déli lábánál folyik a Tisza, azon túl a végtelenbe tűnő rónaság. A hegytetőről — szép tiszta időben — látja az ember Miskolcot, Debrecent, Nyíregyházát. északra a Zempléni-hegysort. s ha nagyon tiszta az ég, még az Északkeleti-Kárpátok hósipkás csúcsait is. Mikszáth Kálmán a *„Különös házasság"* című regényében említi, hogy a Benczur-huszárok parancsnoka díszlépést vezényelt a hegynek, amikor serege elvonult alatta. A hegy és világhírű bora — amelyről költők énekeltek, fejedelmek, császárok is dicsérték —, nemcsak a tiszteletadást érdemlik, hanem a szeretetet is.

Sajnos, itt nincs helyem csak néhányat is idézni azokból a kevésbé ismert, csodálatos tájakból, amelyek megismerésére ma már mindenkinek módja van, csak mozdulni kell. *Aki például egyszer Boldogkőváraljáról az Aranyos-völgyön át Erdőbényéig, s innen a Regőczi-várig megy, aztán letáborozik a „Radványi sötét erdőben", esküszöm, jobban fogja magát érezni, mintha végigszáguldott volna a külföldi autósztrádákon.* No, nem azért, mintha más országokban nem lennének hasonló vagy szebb tájak, látnivalók, de ezeket is csak úgy tudja igazán értékelni a turista, ha saját hazáját is ismeri. Aki előbb látta a firenzei képtárat vagy a csodálatos tbiliszi ikonmúzeumot és egyáltalán nem is tud az esztergomi, világhírű keresztény múzeumunkról, az szegénynek érezheti magát, még akkor is, ha már a fél világot bejárta!

Dávid József

Megalakult a Lokomotív Természetbarát Egyesület

A Budapesti Igazgatóság SC természetjáró szakosztálya február 27-én tartotta szokásos évzáróját. Az új minősítettek és aktivisták megjutalmazása után *dr. Lőrinczi Géza*, a Magyar Természetbarát Szövetség főtitkára *„25 éves természetbarát"* emléklappal tüntetett ki 28 sportolót. Ez a szakosztály ugyanis 1949-ben még a Budapesti Lokomotív SE keretében alakult, *dr. Vizkelety László* kezdeményezésére és az elmúlt 33 év alatt számos sport szakmai átszervezést ért meg. A versenyzők például önállósították magukat és 1970 óta tájfutó szakosztályként működnek, s a Törekvés SE-hez tartoznak.

A 161 tagot számláló természetjáró szakosztály vezetősége a közelmúltban úgy döntött, hogy a MÁV Anyagellátási Igazgatóságra, mint bázisszervre épülve, önálló *Lokomotív Természetbarát Egyesületet* hoz létre. Az alakuló közgyűlésen *Szvatkó Istvánt*, a bázisszerv igazgatóját választották elnökké, ügyvezető elnökké pedig *Szabó Rózsát*, a szakosztály volt vezetőjét.

Az új egyesület gyalogos, autós-túrázó, ifjúsági és gyermek szakcsoportokkal foglalkozik, és tervei között az Anyagellátási Igazgatóság és Budapesten természetjáró szakosztályba nem tartozó vasutas dolgozók mozgósítása szerepel.

A klubnapokat változatlanul a Thököly út 41. szám alatt, minden hét kedden 17 és 19 óra között tartják.

A SZOT testnevelési és sportosztály felhívása

Épüljön több sportlétesítmény – társadalmi összefogással

A SZOT testnevelési és sportosztálya *1982-re ismét meghirdeti a társadalmi sportlétesítmény-építési mozgalmat* a szakszervezetek működési területéhez tartozó üzemek, vállalatok, hivatalok, intézmények, valamint a szakmunkásképző intézetek részére.

A mozgalom célja a dolgozók és szakmunkástanulók sportolásának, testedzésének segítése, a létesítményi feltételek javítása újabb sportlétesítmények építésével — önálló és összefogáson alapuló — jórészt társadalmi munkában.

Ennek megfelelő három kategóriában hirdetjük meg a társadalmi pályaépítést:

I. kategória:

önálló építés üzemek, vállalatok, hivatalok, intézmények részéről.

II. kategória:

közös építés kis üzemek, munkahelyek, szakmaközi szervezetek összefogásával.

III. kategória:

szakmunkásképző intézetek önálló vagy különböző munkahelyek besegítésével történő építése.

A társadalmi sportlétesítmény-építési akció *1982. október 31-én fejeződik be.*

A legeredményesebb pályaépítő közösségek részére 6 db 40 000 forintos, 12 db 30 000 forintos, 18 db 20 000 forint összegű díjat ítélnek oda, tehát 36 díjat, összesen 960 000 forint értékben.

A díjakat sportszer és sportfelszerelés vásárlására használják fel a nyertesek. A sportszer- és sportfelszerelési díjazással a létrehozott sportlétesítmények használatbavételét kívánjuk elősegíteni.

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

A szakszervezeti bizottságok igazoló jelentéseinek beküldési határideje: *1982. október 31.*

Az igazoló jelentéseket vidéken a szakszervezetek megyei tanácsai, Budapesten a Szakszervezetek Budapesti Tanácsa címére kell beküldeni.

Az szmt-k, szbt-k javaslataikat az e célra kiadott űrlapon november 5-ig küldik meg a SZOT testnevelési és sportosztályának.

Csak a határidőre beküldött és az 1982. október 31-ig elkészült, befejezett építkezéseket értékeljük.

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

Kérjük a helyi társadalmi szerveket, a gazdasági vezetőket, hogy erkölcsi és anyagi támogatással segítsék a társadalmi munka mind teljesebb megvalósulását, a dolgozók jobb testedzési feltételeinek megteremtését.

Felhívjuk az ágazati szakszervezeteket, az szmt-ket és az SZBT-t, hogy ismertessék, szervezzék és segítsék a pályaépítési mozgalmat.

Épüljön minél több sportlétesítmény, hogy még többen sportolhassanak.

A SZOT testnevelési és sportosztálya

Népszerű a munkahelyi olimpia a szegedi igazgatóság területén

A munkahelyi olimpia célkitűzései teljesítésének hatására egyre többen kapcsolódtak be a tömegsportba, javultak a munkahelyi sportolás feltételei és felélénkült a létesítményépítő társadalmi munka —, állapították meg a szegedi területi szakszervezeti bizottság legutóbbi kibővített sportbizottsági ülésének résztvevői.

A területi szakszervezeti bizottságok irányításával egységes szemléletet alakítottak ki a munkahelyeken. A régi, hagyományos versenyformák mellé újakat vettek fel, amelyek megnyerték a dolgozók és családtagjaik tetszését. Programjukat eseménynaptárban rögzítették, amit egyeztettek a helyi szervekkel, a KISZ-szel és az MHSZ-szel is. A gondos előkészítés eredménye tavaly már érződött az üzemfőnökségek ez irányú munkájában is. A korábbiaknál több kis szolgálati helyet kapcsoltak be a mozgalomba, közös versenyeket rendeztek a városi, járási szervekkel és más vállalatokkal. *Hódmezővásárhelyen például szerződést kötöttek három helyi üzemmel, a Vágóhíddal, a Majolikagyárral és az Agyagiparral.* Közös versenynaptárt készítettek és együtt rendezik meg versenyeiket. A határállomásokon, elsősorban Kelebián és Lökösházán pedig a szomszédos jugoszláv, illetve román vasutasokat bevonják a játékos sportvetélkedőkbe.

A munkahelyi olimpia célkitűzéseinek megvalósítását legjobban a mozgalmi és szakmai ünnepeken rendezett villámtornák, a vasutasnapokon tartott csomóponti olimpiai napok szolgálták. Az egész napos programba a dolgozókon kívül azok családtagjait is bevonták. Ezek a találkozók is bizonyították, hogy sok részvevője van a tömegsportversenyeknek, ha kellően előkészítik, jól megszervezik azokat. A munkában közreműködtek a vasutas sportegyesületek, szakemberek, technikai eszközök, létesítmények biztosításával. De egyre jobban bekapcsolódnak a testedzésbe a művelődési intézmények is.

A tömegsportmozgalom népszerűsegere jellemző, hogy amíg korábban 7-8 sportágban versenyeztek a részvevők, addig tavaly már 18 közül választhattak.

A szegedi területen rendezett sportvetélkedőkön tavaly minden korábbinál többen, *6081-en vettek részt. Alkalomszerűen 4750-en, rendszeresen 816-an, a városi, járási versenyeken 415-en sportoltak.* Legtöbben az asztaliteniszt, a kispályás labdarúgást választották, de egyre népszerűbb a teke a lövészet és a kocogás. Közel 1300-an vettek részt természetjáró túrákon, csoportos kirándulásokon. Ennek keretében voltak *Budapesten, Szentendrén,* a *Hortobágyon, Aggteleken, Szarvason* és *Gyulán,* utaztak a *Gemenci kisvasúton* és megtekintették a *szegedi füvészkertet.*

A sportolási lehetőségek bővítése érdekében pedig újabb sportpályákat építettek. Kispályás labdarúgó pálya épült *Szegeden, Vésztőn* és *Mezőhegyesen,* a *szentesi* és *kiskunhalasi* pályák építése pedig befejezés előtt áll.

Az elmúlt év két legeredményesebb üzemfőnökségének a békéscsabaiak és a vésztőiek bizonyultak. Ők kapták meg és őrzik egy évig a területi szakszervezeti bizottság által alapított munkahelyi olimpia vándorzászlót.

Gellért József

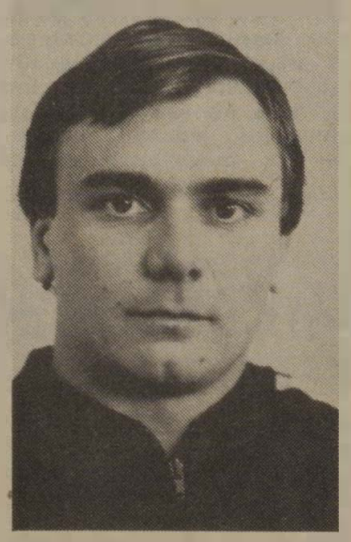
Atlétagála Milánóban

Bakosi Béla második EB-aranyát nyerte

A magyar atlétika számára jól sikerült a március első felében *Milánóban lebonyolított XIII. fedettpályás Európa-bajnokság.* Versenyzőink a tervezett 15 pont helyett 25-tel értek haza az olaszországi nagyvárosból.

A sikeres szereplésben nem kis része van a tizenöt tagú magyar küldöttség vasutasatlétáinak, elsősorban a nyíregyházi *Bakosi Bélának* . . .

Amint arról már a napilapok hírt adtak: hármasugrásban az NyVSSC 25 éves atlétája, *Bakosi Béla aranyérmet szerzett,* megismételve ezzel két esztendővel ezelőtti fedettpályás EB-győzelmét. Nagyszerű versenyzői képességét bizonyítja, hogy ezúttal az utolsó — ötödik — kísérletével ugrotta az aranyérmet jelentő eredményt (17,13 méter).



— Éreztem, hogy jó formában vagyok — mondta az Európa-bajnokság befejezése után Bakosi. — *Utolsó ugrásomnál már a homokba érkezés előtt tudtam, hogy jó lesz, megvan az arany* . . .

Bakosi Béla, *Sigér Zoltán* tanítványa. Tavaly egy kisebb műtét és sérülés miatt kihagyta a téli versenyidényt, a két évvel ezelőtti EB-győzelme alkalmával elért 16,86 méteres eredményével eddig holtversenyben a 23. helyen állt a hármasugrás fedettpályás örök világranglistáján. Most, az újabb aranyat jelentő kitűnő csúcsával a hetedik helyre ugrott előre . . .

Nem lehet panasz egy másik vasutasatlétára, az ugyancsak huszonöt esztendős debreceni *Babály Lászlóra* sem. A DMVSC versenyzője ugyan nem jutott tovább az előfutamból, de azért egyéni csúcsot futott a 60 méteres távon (6,83 mp).

A magyar küldöttség harmadik vasutassportolója a mindössze húszéves *Bereczki József,* akitől sokan meglepetést reméltek — nem váltotta be az előzetes terveket. Mint *Bakai József* vezető edző elmondta, a fiatal, tehetséges középtávfutó túledzett állapotban utazott Milánóba, ráadásul alkatának nem felelt meg a „verekedősebb" stílust igénylő 200 méteres körpálya. Bakai óva intett attól is, nehogy messzemenő következtetéseket vonjunk le Bereczki kisiklásából.

Hiszen Miláno csak afféle „félévi vizsga" volt az athéni szabadtéri Európa-bajnokság előtt . . . **p. gy.**

Légpuskás sílövő OB

Öt aranyérmet nyert a GYVSC

A Magyar Sí Szövetség megbízásából a *Gyöngyösi Vasutas SC* rendezésében bonyolították le az ifjúsági és serdülő légpuskás sílövőbajnokságot. A kitűnően előkészített galyatetői pályán a háromnapos versenyen 90 fiatal vetélkedett a bajnoki helyezésekért. Az első versenynapon kitűnően szerepeltek a GYVSC-s sílövők: *Vasziljevics András* edző tanítványai három aranyérmet nyertek.

A bajnokság második napján a rövidebb távú, sprintversenyre került sor. A gyöngyösi *Halász Csaba* ebben az egyéni számban is diadalmaskodott, a csapatgyőzelmekkel együtt összesen négy aranyérmet mondhat magáénak. *Lehotai Attilának* (a már ismertebb sportolónak) azért nem sikerült a duplázás, mert a sprintszámban egy álló és egy fekvő lövést elhibázott, ezért két büntetőkört is teljesítenie kellett. A befejező nap váltóversenyein egy második hely jutott a rendező klub gárdájának. *A kitérőgyári színekben versenyző fiatalok a megszerezhető 12 aranyéremből ötöt nyertek,* ezenkívül két-két ezüst- és bronzérem került még tulajdonukba.

Ezúttal nemcsak az éremgyűjtésből, hanem a rendezésből is kitűnőre vizsgázott a GYVSC.

Szigetváry József

Futó Géza emlékverseny Szegeden

Futó Gézáról, a Szegedi VSE birkózószakosztályának alapítójáról elnevezett felnőtt kötöttfogású emlékversenyt rendeztek február 20-án Szegeden, az SzVSE csarnokban. A rangos emlékversenyen 27 egyesület 154 birkózója vett részt.

A csapatversenyt a BVSC nyerte 30 ponttal, 2. a Vasas 23, 3. H. Szondi SE 21 ponttal.

HÍREK

— **Nyugdíjas találkozó.** Pécsbánya-rendező Arany János szocialista brigádja nyugdíjas találkozót rendezett az állomás étkezdéjében, amelyen Markó Antal állomásfőnökhelyettes köszöntötte a megjelenteket és tájékoztatást adott a rendező fejlődéséről, eredményeiről, majd megvendégelték az idős vasutasokat.

— **Társadalmi munka.** A salgótarjáni szakszolgálatok dolgozói, szocialista brigádjai tavaly 3200 óra társadalmi munkát végeztek. Részt vettek többek között az őszi-tavaszi nagytakarításban, és a vasutas művelődési ház rekonstrukciójában is. A társadalmi munkáért járó 14 ezer forintot a vasutas rokkantak javára és a szociális létesítmények fejlesztésére ajánlották fel.

— **Véradás.** A hatvani körzeti üzemfőnökségen március elején rendezték az év első véradónapját, amelyen 103 vasutas összesen 36 liter vért adott, térítésmentesen. A véradásban a fiatalok és a szocialista brigádok jártak az élen.

— **Motorvizsgáló akna.** Vésztőn, a vontatási telep motorgarázsa előtt vizsgáló akna épült. Ezzel lehetővé vált, hogy az ide állomásított Bz motorokat az indulás előtt megvizsgálják és a kisebb hibákat kijavítsák.

— **Óvodások az üzemben.** A nagykanizsai vasutas óvoda nagycsoportos gyermekei részére üzemlátogatást szerveztek a helyi kenyér- és ostyagyárba. A gyerekek nagy érdeklődéssel kísérték a felnőttek és a gépek munkáját.

— **Filmvetítés.** A tapolcai Batsányi János Művelődési Ház nyugdíjas klubjának filmbemutatót tartott Tölgyes László amatőr filmművész legújabb alkotásaiból. A nyugdíjasok nagy érdeklődéssel kísérték a Tapolca fejlődését, hétköznapjait megörökítő képsorokat.

— **Magyar-jugoszláv tanácskozás.** A Pécs és Eszék között közlekedő személy- és tehervonatok 1982-1983. évi menetrendjét egyeztették a közelmúltban Pécsett tartott tanácskozásukon a pécsi igazgatóság és a Jugoszláv Vasutak eszéki munkaszervezetének szakemberei. Megállapodtak abban, hogy a május 23-tól érvényes új menetrend szerint, az elmúlt évihez hasonlóan, naponta két pár személyvonat és átlagosan öt pár tehervonat közlekedik. Eszékről és környékéről, valamint Pécsről a reggeli órákban indulnak személyvonatok a szomszédos országba.

— **Batyus bál.** A hatvani Liszt Ferenc Művelődési Ház nyugdíjas klubja február 28-án a nyugdíjasok részére batyus bált rendezett a vasutasok művelődési házában. A vendégek otthonról hozott étellel-itallal kínálták egymást. Valamennyien jól érezték magukat a baráti hangulatú esten.

— **Brigádjubileum.** Tíz esztendeje alakult Siófok állomás menetirányítók alkotta Kék Balaton szocialista brigádja. Ebből az alkalomból ünnepséget rendeztek, amelyet Bíró Sándor állomásfőnök nyitott meg. A tanácskozáson részt vett a közösség régi szellemi patrónusa, a somogyi vasutas családból származó Fodor András háromszoros József Attila díjas költő is. Kiss Ferenc brigádvezető méltatta az elmúlt évtized eredményeit.

— **Lószőrékszerek.** A nagykanizsai vasutasok Kodály Zoltán Művelődési Házában március 15-én kiállítás nyílt Bodrogi Sándor, a népművészet mestere, lószőrékszer-készítő mester és Fehér Anna Gyöngyfűző népművész alkotásaiból.

— **Brigádvezetők tanácskozása.** Sopron állomás oktatótermében brigádvezetői értekezletet tartottak a közelmúltban, amelyen Markó Jenő állomásfőnök ismertette az elmúlt évi eredményeket, majd Preiner Józsefné munkaverseny-felelős értékelte a brigádok munkáját.

— **Nyugdíjas-búcsúztató.** Bensőséges ünnepség keretében búcsúztatta a soproni vasútüzemi pártbizottság a nyugdíjba vonult párttagokat. Király Tibor, a pártbizottság titkára üdvözölte a megjelenteket, majd köszönetet mondott több évtizedes helytállásukért, áldozatkész munkájukért.

Tájékoztató a vasút fejlesztéséről

A budapesti igazgatóságon március 10-én szabad pártnapot tartottak, amelyen *Mészáros András* vezérigazgató-helyettes a vasút fejlesztéséről és a legfontosabb teendőkről tájékoztatta a nagyszámú hallgatóságot.

Az előadó a többi között elmondta, hogy a MÁV a korábbi évi 7,6 milliárd forint helyett *az idén 6,5 milliárd forintot használhat fel fejlesztésre.* Következésképpen a vasút területén elő kell segíteni az energia- és anyagtakarékosságot, mert ezután minden féle korszerűsítés, fejlesztés csak önerőből valósítható meg. Ugyanakkor nagy gondot kell fordítani az üzem- és munkaszervezésre, mert ezáltal meggyorsíthatók az egyes munkafolyamatok.

A vezérigazgató-helyettes végül az érdeklődők kérdéseire válaszolt.

Szellemi vetélkedő

A KISZ megalakulásának 25 éves évfordulója alkalmából március 11-én nagy sikerű szellemi vetélkedőt rendezett a Vasutasok Szakszervezete Országos Művelődési Központ és az Északi Járműjavító Üzem KISZ-bizottsága az Országos Művelődési Központban. Ez a vetélkedő része annak a sorozatnak, amelyet a KISZ KB és a TIT *„A harcban nem szabad megállni"* jelszóval hirdetett meg.

LAKÁSCSERE

Elcserélném budapesti két szoba komfortos, gázfűtéses lakásomat másfél szoba komfortos lakásra, plusz egy különbejáratú szobára. Érdeklődni lehet délután 2 órától a 135-666 telefonszámon.

Elcserélném Balástya állomáson levő két szoba, konyhás, nagy kerttel rendelkező MÁV-bérlakásomat kiskunhalasi vagy szegedi lakásra. Minden csereváltozat érdekel. Levélcím: Domonkos István nyugdíjas, Balástya vasútállomás.

Elcserélném két szoba komfortos, III. emeleti, utcai MÁV-bérlakásomat egy szoba komfortos tanácsi lakásra Budapest területén. Levélcím: Szörényi Béláné, Budapest, VI., Lehel u. 1. sz. III. 13.

Elcserélném Komáromban levő városközponti üzletsorok melletti földszintes, kétszobás, komfortos, erkélyes, 55 négyzetméteres tanácsi lakásomat budapesti hasonlóra. Lehet vasutas dolgozó is. Minden megoldás érdekel. Cím: Stumfold Rudolf, 2900 Komárom, Mártírok u. 5 a. fszt. 1.

Elcserélném 51 négyzetméteres, két szoba, konyhás, kamrás — fürdési lehetőséggel — MÁV-bérlakást és 26 négyzetméteres szobakonyhás tanácsi lakást budapesti két szoba összkomfortos tanácsi vagy MÁV-bérlakásra MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet a délutáni órákban a 345-462, munkaidő alatt a 27-77 telefonszámon: Zsitvay.

Elcserélném zuglói, zöldövezeti, 32 négyzetméteres, olcsó bérű, modern, összkomfortos tanácsi lakásomat 60 négyzetméter körüli, hasonló nívójú, összkomfortos MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet 19 órától a 842-584, napközben a 49-46-os telefonszámon: Kiss Csaba.

Elcserélném debreceni, központi fekvésű, MÁV-nagyállomás melletti, III. emeleti tanácsi, két szoba összkomfortos, gázfűtéses, hideg-meleg vizes, nagy erkélyes lakásomat budapesti hasonlóra. Érdeklődni: Debrecen, Erzsébet u. 4. Telefon: 18 órától a 25-245, vagy Budapesten 18 órától a 472-842.

Elcserélném budapesti két és fél szobás — a félszoba külön bejáratú —, étkezős, loggiás MÁV-bérlakásomat kisebb komfortos, különálló, kertes lakásra MÁV-dolgozóval. Kovács István, Budapest, XV., Lenin u. 16/b. fszt. 2. 1155.

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
1139 Bp. XIII., Váci út 73.
Telefon: 497-950
Levélcím: 1553 Budapest, pf. 43.
Felelős kiadó:
dr. Jandek Géza igazgató
Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB 215—51628 82—1223. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVI. ÉVFOLYAM, 7. SZÁM | ÁRA: 1,30 FORINT | 1982. ÁPRILIS 5.

Nemzetközi kommunista műszakok

A magyar, szovjet és csehszlovák határ mentén dolgozó vasutasok Lenin születésének évfordulója tiszteletére *nemzetközi kommunista műszakot szerveznek.* A gazdasági és szakszervezeti szervek felhívására előbb április 3-án Ágcsernyén a csehszlovák vasutasoknál vesznek részt környezetszépítő munkában és segítik az átrakást. Ezt követően április 17-én Csapon kerül sor hasonló akcióra, míg Záhonyban április 24-én, várhatóan több százan fognak szerszámot, hogy rendezzék a városiasodó község Barátság parkját, a határforgalmi munkaversenyben részt vevők kicseréljék tapasztalataikat.

Brigádvezetők tanácskozása

A debreceni körzeti üzemfőnökségen a közelmúltban tartották a szocialista brigádvezetők tanácskozását, amelyen *Békési Antal* üzemfőnök-helyettes ismertette a brigádmozgalom eredményeit. A 95 brigád legfontosabb vállalásai között szerepelt 1981-ben az anyag- és energiatakarékosság, a vasutas rokkantak támogatása és egyéb közéleti tevékenység.

A brigádok 1500 óra társadalmi munkát végeztek az új KISZ-klub építésénél, amelynek értéke több mint 25 ezer forint. Részt vettek a szolgálati helyek parkosításában, felajánlásokat tettek az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolítása érdekében.

A tanácskozás részvevői ezután megtárgyalták a legfontosabb teendőket, majd egyhangúlag elfogadták a szocialista brigádcímek, kitüntetések adományozásáról szóló előterjesztést.

AZ ELNÖKSÉG NAPIRENDJÉN

Az 1981. évi munkaverseny értékelése

A szombathelyi igazgatóság nyerte el a vörös vándorzászlót, a szegedi pedig oklevél elismerésben részesült

A vasutas-szakszervezet elnöksége március 18-án ülést tartott. Az első napirendi pont keretében a vasútigazgatóságok 1981. évi versenyének értékeléséről készült előterjesztést vitatta meg a testület.

A versenyben legjobb eredményt elérő vasútigazgatóságnak járó vörös vándorzászló és a második helyezettet megillető oklevél kitüntetést mind a hat igazgatóság megpályázta. Jóllehet az áruszállítási tervet a *budapesti*, a *miskolci* és a *pécsi* igazgatóság nem teljesítette. Ezzel szemben a kisebb berakási teljesítményt nyújtók közül a *szombathelyi* 108, a *szegedi* 107,5, a *debreceni* igazgatóság pedig 103,1 százalékos eredményt ért el. S mivel az üzemviteli tevékenységet kifejező mutatók is hasonlóan alakultak, a hat pályázó közül az utóbbi három igazgatóság volt a legesélyesebb a kitüntetésre.

A MÁV Vezérigazgatóság előterjesztése, amellyel a vasutas-szakszervezet titkársága is egyetértett, a *Vörös vándorzászló kitüntetésre a szombathelyi, az oklevél elismerésre a szegedi igazgatóságot javasolta.* A szombathelyiek 570 ezer tonnával *szállítottak többet* az előző évinél. A személyszállító vonatok menetrendszerűségénél 98,9 százalékos eredményt értek el. Az utazás kulturáltságának javítása érdekében pedig több intézkedést is tettek. Egyszóval minden célkitűzést teljesítettek.

A szegedi igazgatóság is maradéktalanul teljesítette az 1981. évi célkitűzéseket. Különösen figyelemre méltó piackutató tevékenységük, szolgáltatásaikat az igényekhez igazították, amelynek eredményeként több új fuvaroztatót szereztek.

Az elnökség az előterjesztést elfogadta, majd az 1981. évi szocialista munkaversenyben elért eredmények alapján kitüntetésre javasolt szolgálati

(Folytatás a 3. oldalon)

A múlt évivel azonos

9,5 napi bérnek megfelelő részesedést fizetett a MÁV

A Magyar Államvasutak kollektív szerződése és 1981. évi vállalati terve év végi részesedésre 216 millió 856 ezer forintot irányzott elő. A tényleges eredmény a tervezettnél kedvezőtlenebbül alakult. Ezért az érvényben levő gazdasági szabályozók alapján *a tervezett 549 millió forinttal szemben 538 millió forint részesedési alap képzésére nyílt lehetőség.* A részesedési alapot terhelő kifizetések után felhasználható összeg 223 millió 364 ezer forint. *Ebből kilenc és fél napi bérnek megfelelő (219 millió 650 ezer Ft) évvégi részesedést fizethetett a MÁV.* A fennmaradó 3 millió 714 ezer forintot — amely 0,16 napi bérnek felel meg — tartalékolják.

Az év végi részesedés kifizetésének feltételei (növelő és csökkentő tényezői) természetesen főegységenként az idén is változtak. Az I-es főegységbe (csoportba) tartozik a MÁV vezérigazgatóság, a vasútigazgatóságok, a záhonyi üzemigazgatóság és a központi hivatalok. Az igazgatósági verseny első helyezettjeként az idén *a szombathelyi igazgatóság egynapi bérének megfelelő, 1 millió 957 ezer 827 Ft-tal növelt nyereséget fizethet.* A második helyezett szegedi igazgatóság pedig a szabályok értelmében — *félnapi bérének megfelelően — 1 millió 84 ezer 351 Ft-tal növelt részesedést fizethet.*

A csökkentő tényezők miatt az I-es főegység összesen kilencnapi bérnek megfelelő nyereségrészesedést adhat. Az állandó keretrészt csökkentő tényezők (önköltségi tervtúllépés, baleseti károk, átlagkészlet-túllépés stb.) különösen a budapesti és a szombathelyi vasútigazgatóságnál, valamint a záhonyi üzemigazgatóságnál jelentősek.

A II-es főegységbe tartozó ipari üzemek közül a járműjavító üzemek átlagosan 11,9, az építőipari üzemek és a tervezőintézet átlagosan 12,1 napi bérnek megfelelő részesedést fizethet. 1981-ben kiemelkedő eredményeket ért el a jászkiséri építőgépjavító üzem. Ezért az üzem dolgozói 14,4 napi bérnek megfelelő évvégi részesedést vehettek fel. Természetesen a ténylegesen fizethető napok száma, az átlagon belül, a végzett munka alapján üzemenként változó.

Építési főnökségeink (III-as főcsoport) 9,4 napi bérnek megfelelő részesedést fizethetnek, amely megközelíti a MÁV átlagát. A fizethető napok száma az átlagon belül itt is főnökségenként változik.

Az 1981. évi nyereségrészesedés a tavalyi szinttel azonosan alakult. *Kifizetésére március 29. és április 2. között került sor.*

Építés és béke

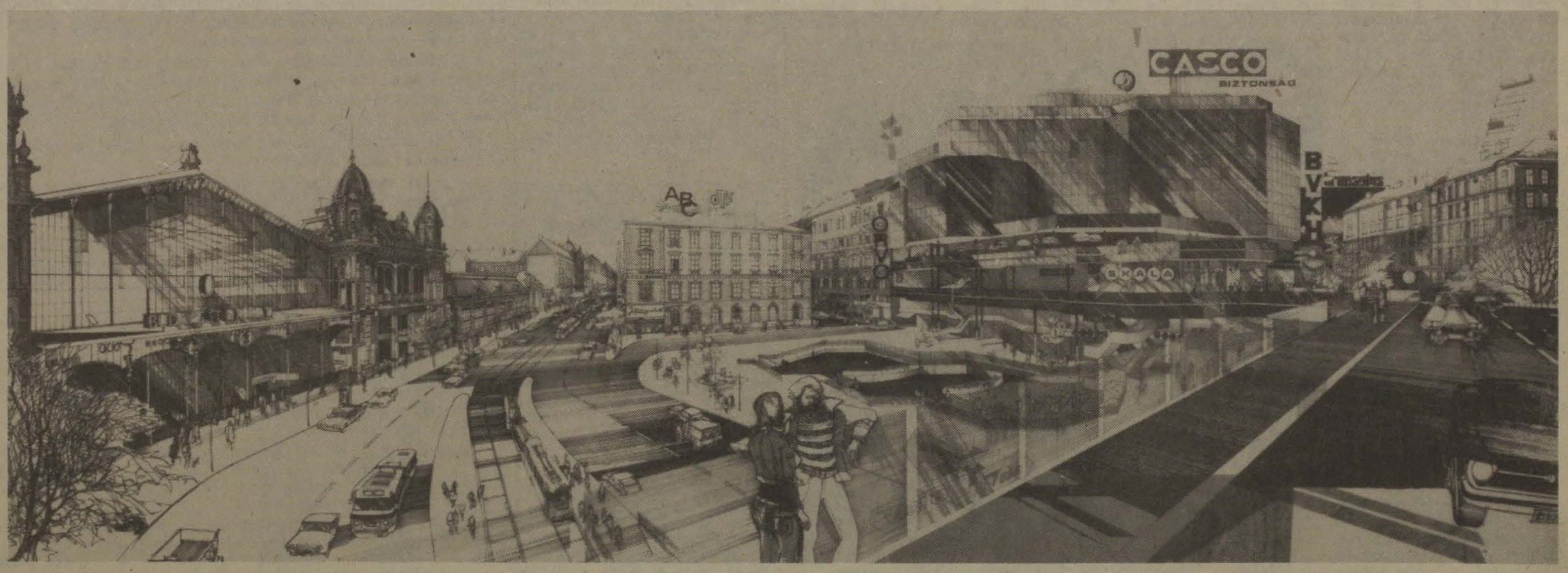
Az emberiség történelme kevés illúziót nyújt a homo sapiens, a gondolkodó elme magasrendűsége iránt. Az erőszak erőszakot szült, tragédiák torkolltak tragédiákba a világuralmi törekvések miatt. S bármennyi véráldozattal járt is a nagy- és kishatalmak egymás elleni acsarkodása, évezredek egymásutánja nem vezetett akkora katasztrófához, mint e végéhez közeledő huszadik század. Az imperialista törekvések két alkalommal robbantottak ki világháborút; az első — 1914—1918 között — húszmillió emberi életet oltott ki (tízmilliónyi volt az elesettek száma, s hozzávetőleg ugyanannyian haltak éhen, vagy lettek járványok áldozatává), *a második pedig — 1939—1945 között — csaknem ötvenmillió áldozatot követelt.* Az első világháborúban 33, a másodikban már 72 állam vett részt, s Magyarország egyik világégéstől sem tudott távol maradni. Szűk látókörű vezetői mindkét alkalommal a rossz ügy oldalára állították.

Magyarország számára a II. világháború 1941. június 21-én kezdődött (a korábbi, németbarát semlegesség deklarálása után, a német repülőgépekkel elkövetett kassai légi provokációra hivatkozva — a parlament megkérdezése nélkül — e napon csatlakozott a Szovjetunió elleni rablóháborúhoz), s 1945. április 4-én ért véget. Akkor, mikor is a megtámadottak űzték ki hazánk földjéről a német csapatokat, s tették ártalmatlanná a velük együttműködő, fasiszta hordákat. A doni katasztrófa után — csaknem az egész 2. magyar hadsereg, 200 ezer katona és 50 ezer munkaszolgálatos ott veszett — már hiába próbált az uralkodó osztály hintapolitikát folytatni, hiába próbálta meg hatalmát átmenteni, méltó helyen végezte: *a háborús bűnösök sorában.* Felelnie kellett nemcsak e négy esztendő, de a Tanácsköztársaság leverését követő negyedszázad népellenes tetteiért is.

Torzít a statisztika, ha abból indulunk ki: mily mélyről rajtoltunk és meddig jutottunk el. A számok önmagukban nem minősítenek. Minősít viszont mindennapjaink kézzel fogható, érzékelhető valósága: *az a korántsem legyintésre méltó életszínvonal, amelynek megőrzése is tisztes feladat napjainkban.* Az új társadalom építése közben új arcot öltöttek városaink és falvaink, megújult a vasút, új tartalmat kapott a munka (okkal mondják olykor az „alkotó", vagy „építő" jelzővel együtt), új, igazságos értékrendek teremtődtek, s új értelmet nyert valamennyiünk számára e nemesen tömör szó: haza. A mi hazánk.

Hosszú utat jártunk be 37 év alatt; *hosszú és nehéz utat, megannyi buktatóval.* Ám, ha nehéz indulás után is, egyenesbe jutottunk, jó irányba haladunk. A Magyar Népköztársaság méltán szerzett nemzetközi tekintélyt magának, s most, amikor a világban megint oly sok a válsággóc, miközben már-már veszélybe került a békés egymás mellett élés ügye, megnyugtató tudni: *ennek az országnak a népe tanult a történelem fiaskóiból.* De okult — ez egyszer nem saját kárán, hanem saját hasznán — az elmúlt évtizedek tapasztalataiból is.

A mi programunk a szocialista építésé. Fogalmazhatjuk úgy is: *a békéé.* Mert az építés és a béke egymástól elválaszthatatlan, ikerfogalmak. **(Földes)**



Ha elkészül, ilyen lesz a Marx tér az új Skála Áruházzal, illetve a BVKH irodaépületével **(Riport az 5. oldalon)**

Ifjúsági nagygyűlés Záhonyban

ÁTADTÁK A KISZ KB VÖRÖS VÁNDORZÁSZLAJÁT

A záhonyi üzemi KISZ-bizottság negyedszer érdemelte ki a Magyar Kommunista Ifjúsági Szövetség vörös vándorzászlaját, melyet március 25-én ifjúsági nagygyűlésen adták át. Az ünnepségen részt vett *Nyitrai István*, a KISZ Központi Bizottságának titkára, *Oláh Mihály*, a járási pártbizottság titkára és *Földvári Lajos*, a Szakszervezetek megyei Tanácsának elnökségi tagja. Képviseltették magukat a szovjet és csehszlovák vasutas fiatalok Csapról, illetve Ágcsernyőről.

A múlt évi eredményekről *Rákóczi András*, az üzemi KISZ-bizottság titkára számolt be. Az üzemigazgatóság dolgozóinak harmada fiatal. Olyan kulcsfontosságú helyeken, mint a rakodógépek üzemeltetése és karbantartása, a biztosítóberendezések fenntartása és a számítástechnika, javarészt fiatalok dolgoznak. Sikeres volt a számítástechnikai, a vasúti vágányfékek feletti és a mozdonyok üzemkészségét javító védnökségi munka. Az átrakókörzetben a KISZ tagjainak száma meghaladja a másfél ezret. Ez a szervezettség jóval magasabb az országos átlagnál. Sikereket értek el az újító fiatalok, eredményesen működik az Alkotók klubja. A politikai oktatás különböző formáiban mintegy ezren vesznek részt.

Nyitrai István elmondta, hogy nagyra értékelik a körzetben folyó munkát, a fiatalok becsületesen dolgoznak. Ezt az összehangolt, jó irányító munka is elősegíti. *Kedvező, hogy az ifjúsági szervezet jó kapcsolatot alakított ki a helyi szervekkel, köztük a szakszervezettel.* Az elismerésnek ösztönöznie kell a még színvonalasabb munkára mind a gazdasági, mind a mozgalmi területen.

A vörös vándorzászlót Nyitrai István adta át Rákóczi Andrásnak, az üzemi KISZ-bizottság titkárának, majd kitüntetések átadására került sor. Bejelentették, hogy *P. K. Csajka*, a csapi határállomás pártbizottságának titkára a *Barátságért érdemérmet* kapta, Rákóczi András *KISZ Érdemérmet* vehetett át.

ÜNNEPI KÜLDÖTTGYŰLÉS

A város legjobb szervezetei közé tartozik a szombathelyi vasútüzemi KISZ-bizottság

A szombathelyi vasútüzemi KISZ-bizottság március 13-án ünnepi küldöttgyűlést tartott. Az elnökségben ott volt *dr. Horváth Lajos*, vasútigazgató és *Hajas Endre*, a területi szakszervezeti bizottság titkára is. *Horváth László* veterán KISZ-tag, a gyűlés elnöke megemlékezett a 25 éve zászlót bontott Kommunista Ifjúsági Szövetségről.

Ezután *Kelemen Józsefné*, a KISZ-bizottság titkára beszámolójában elmondotta, hogy Szombathelyen a 11 alapszervezetben dolgozó 350 KISZ-tag legfontosabb feladata a gazdasági munka segítése. A fiatalok aktívan részt vettek a Szakma ifjú mestere, az Alkotó ifjúság és a Ki minek mestere vetélkedőkön. Egy év alatt 25 névadót és három KISZ-esküvőt szerveztek. Jó kapcsolatot alakítottak ki a megyeszékhelyen állomásozó szovjet csapat Komszomol-szervezetével.

Magyar Elemér, a városi KISZ-bizottság titkára Szombathelyen a pártépítésben a legjobbnak, a szervezettségben a második legjobbnak értékelte a vasútüzemi KISZ-bizottságot. Felszólalása után átadta az építési és hídfenntartási főnökség titkárának *a KISZ Központi Bizottsága dicsérő oklevelét.*

Dr. Horváth Lajos az igazgatóság eredményes tevékenységéről tájékoztatta a küldötteket. Elmondotta, hogy a fiatalok nagyon jogos igényeit csak a megtermelt anyagiak fedezetében lehet biztosítani. Többet és jobban kell ahhoz dolgozni, hogy annyit lehessen költeni lakásvásárlásokra, óvodai és bölcsődei hozzájárulásokra és egyéb más szociális kiadásokra, mint az előző években. Úgy érzi ebben az ifjúsági szervezetben megvan erre a reális lehetőség.

Végezetül a KISZ-bizottság titkárának *ismét Kelemen Józsefnét választották meg.*

Sz. Jakab

Kitüntetések a forradalmi ifjúsági napok alkalmából

Klézl Róbert közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes átadja a kitüntetést Lippai Ferencnek
(Laczkó Ildikó felvétele)

A forradalmi ifjúsági napok alkalmából — kiemelkedő szakvonali és társadalmi munkájuk elismeréseként — a közlekedés- és postaügyi miniszter

Kiváló munkáért

kitüntetésben részesítette: Lippai Ferenc vill. mozd. vezetőt, Bp. Ferencvárosi Vont. Főn.; Nádudvari György lakatost, Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Ü.; Nemecz Józsefné rakt. vezetőt, Landler Jenő Jj. Ü.; Péntek József tolatásvez., Veszprém Körz. Üzemfőn.; Szabó Miklós ügyint. csop. vez., Bp. Vasútig.

Miniszteri dicséret

kitüntetést kaptak: Böröcz Tibor mozd. vez., Nagykanizsa Körz. Üzemfőn.; Fükő László műsz.-gazd. ellenőr, Miskolc Jj. Ü.; Kliha Lászlóné ügyint., Balparti BBFF; Kolsofszky Zoltán karosszérialakatos, Bp. Építési Géptelep Főn.; Kozma János vill. mozd. vez., Bp. Keleti Körz. Üzemfőn.; Kóder László hegesztő, Debrecen Jj. Ü.; Révész Sándor darukez., Záhony MÁV Gépesített Rakod. Főn.; Sipos Ferenc dízel mozd. vez., Szentes Körz. Üzemfőn.; Vura Ferenc mozd. vez., Debrecen Körz. Üzemfőn.

A MÁV vezérigazgatója

Vezérigazgatói dicséret

kitüntetésben részesítette: Andó András motorszerelőt, Bp. Építési Főn.; Ács Sándor vasúti szakmai irányítót, Nyíregyháza Körz Üzemfőn.; Bárány Mária óvónőt, MÁV Rákospalotai Gyermekintézmény; Czeglédi Mihály vill. szerelőt, Miskolc Jj. Ü.; Domonkos Miklós vont. technológust, Sopron Vont. Főn.; Ferencz Gábor műszerészt, Pécs BBFF; Hécz József kocsilakatost, Győr Körz. Üzemfőn.; Hípszki Mihály ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Jaczkó Béláné bércsop. vez., Vác Pft. Főn.; Kádai Miklós ügyint., Bp. Vasútig.; Kiss József lakatost, Északi Jj. Ü.; dr. Komjáthy Miklós jogtanácsost, Bp. MÁV Beruházási Iroda; Kostyalik János járműlakatost, Cegléd Körz. Üzemfőn.; Kothencz József forg. szolg. tevőt, Szeged Körz. Üzemfőn.; Kovács István dízellakatost, Vésztő Körz. Üzemfőn.; Kurucz Attila vont. reszórtvez., Rákos Vont. Főn.; Kurucz Sándor dízel mozd. szerelő lakatost, Szolnok Körz. Üzemfőn.; Magyar Mihály műszerészt, Jobbparti BBFF; Micheller Lajos munkást, Tokod MÁV Fatelítő Főn.; Mikoláné Cserna Anikó ügyint., Kaposvár Épület- és Hídfennt Főn.; dr. Molnár András jogügyi főelőadót, Vasutasok Szakszervezete; Nagy Gyula ácsot, Debrecen MÁV Építési Főn.; Pete Ferenc ügyint., Dunakeszi JJ. Ü.; Ráti József kocsilakatost, Záhony Vont. Főn.; Rozgonyi Ferencné műsz. rajzolót, Miskolc MÁV Épület- és Hídfennt. Főn.; Rózsás Attila műszakfejlesztőt, Szombathely Jj. Ü.; Szabó Gyula felépítm. munkavez., Veszprém Pft. Főn.; dr. Szemzőné Boross Eszter ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Szépvölgyi Elemér festőt, Bp. Nyugati Körz. Üzemfőn.; Szilágyi Lajos vill. mozd. szerelő csop. vez., Rákosrendező Körz. Üzemfőn.; Tóth Dezső kocsivizsg., Székesfehérvár Körz. Üzemfőn.; Varga Jánosné ügyint., Bp. MÁV Hídép. Főn.; Zöld Gábor kocsivizsg. Hatvan Körz. Üzemfőn.

Számvetés a végzett munkáról

A közelmúltban tartott ülést a szombathelyi területi szakszervezeti bizottság mellett működő kulturális és sportbizottság. *Németh Gyula*, a bizottság vezetője számolt be az eddigi eredményekről és a feladatokról.

Elmondotta többek között, hogy jó az együttműködés a terület 15 művelődési bizottsága és az szb-k között. A nyugat-dunántúli vasutasok közül jelenleg *320-an tanulnak tovább, ebből 122-en egyetemen és főiskolán.* Sajnos még mindig sok (1623) az általános iskolai végzettséggel nem rendelkezők száma.

A területi szakszervezeti bizottság szempontokat dolgozott ki a szocialista brigádok kulturális vállalásainak konkrétabbá tétele érdekében. Ennek hatására a tapolcai és a szombathelyi üzemfőnökségnél élénkült a brigádklubmozgalom.

Sokat fejlődött a munkahelyi tömegsport-mozgalom is. Tavaly 5400 vasutas vett részt a különböző sportvetélkedőkön, versenyeken.

A beszámoló és a vita után a kulturális és sportbizottság elfogadta a művelődési otthonok, klubok társadalmi vezetőinek újraválasztásával kapcsolatos intézkedési tervet és a bizottság egyéves munkatervét.

Bizalmiak oktatása

Februárban hetven bizalmi és tíz főbizalmi részvételével *háromnapos bizalmioktatást rendeztek a debreceni építési főnökségen.* A bizalmiak tájékoztatást kaptak a szakszervezet érdekvédelmi, érdekképviseleti szerepéről, a párt- és a szakszervezet kapcsolatáról, az 1982. évi gazdasági feladatokról, a munkavédelem, az egészségügy s az üdültetés időszerű kérdéseiről.

Vitatéma volt ezenkívül a lakáshelyzet, a szociális körülmények javítása, a bizalmi testület és az szb. közötti kapcsolat. A legtöbb hozzászólás a főnökség idei gazdasági feladataival kapcsolatban hangzott el.

A háromnapos oktatás szellemi vetélkedővel zárult.

G. G.

A kovácsműhelytől a palettáig

Beszélgetés Simon Iván festőművésszel

Szombathelyen, az építési- és hídfenntartási főnökségen dolgozik *Simon Iván.* Beosztása igazgatási csoportvezető. Előtte 15-20 jelvényvázlat; mozdonyokkal, szárnyaskerekekkel és egyéb vasúti motívumokkal.

— A MÁV Vezérigazgatóság megbízásából egy új vasutas kitüntetés, a *Szolgálati Emlékérem* tervezésével foglalkozom — mondja.

Hogy hogyan kerültek a jelvényvázlatok a csoportvezető asztalára?

Simon Iván „civilben" festőművész, a szombathelyi vasutasok Haladás Művelődési Háza képzőművész szakkörének a vezetője, s tagja a Képzőművészeti Alapnak.

Festői pályája a diák években kezdődött. Győrben, amikor a gimnáziumban választani kellett egy gyakorlati foglalkozást, a rajz mellett döntött. Később Szombathelyen, ahol középiskolai tanulmányait folytatta, már azok között volt, akikkel rajztanáruk külön foglalkozott. 1949-ben felvették a Képzőművészeti Főiskolára. Három félév után — családi körülményei miatt — megszakadt a tanulmánya.

— *Anyai nagyapám vasutas volt, így kerültem a MÁV-hoz kovács segédmunkásnak* — folytatja. — *S miközben dolgoztam, sorra tettem le a szakvizsgákat.*

Az ötvenes évek elején három hónapra ideiglenesen a veszprémi osztálymérnökségre helyezték. Ebből a „kiruccanásból" kemény hét esztendő lett. Ott jegyezte el magát a munkásmozgalommal. Függetlenített DISZ-titkár lett, majd a hatvanas évek elején a szombathelyi csomópont KISZ-bizottsági titkáraként további éveket töltött az ifjúsági mozgalomban. Jelenleg a munkahelyén a pártalapszervezet szervező titkára és az igazgatósági pártbizottság fegyelmi bizottságában is tevékenykedik.

A megyei amatőr tárlatokon 1951-től rendszeresen részt vesz. Színvonalas munkájára jellemző, hogy alkotásai ezekben az években is eljutottak *Münchenbe* és *Helsinkibe* a vasutas tárlatokra.

Simon Iván alapítója és első vezetője volt az 1968-ban alakult, a megyei amatőr és hivatásos képzőművészeket tömörítő Vasi Műhelynek. 1971-től tagja a Képzőművészeti Alapnak. Vas megyében ezzel mindössze tizennégyen büszkélkedhetnek.

Művészi munkásságáért két alkalommal is kapott külföldi ösztöndíjat.

— Négy éve Grácban voltam másfél hónapig. A *Stájer Ősz* mellékrendezvényeként Wetzaninkelben dolgozhattam. Tavaly pedig a jugoszláviai Pociteljben töltöttem két hetet.

1977 őszétől a vasutasok Haladás Művelődési Ház képzőművészeti szakkörének az irányítója.

— *Nálunk működik az egyetlen munkás amatőr képzőművész szakkör a megyében. Általában 15-20, főleg vasutas amatőr képzőművésszel dolgozom.*

Simon Iván festőművész alkotásaiból gyakran rendeznek tárlatot a vasi megyeszékhelyen. Önálló kiállítását a közelmúltban a vasutas művelődési házban tekinthették meg az érdeklődők.

Sz. Jakab István

PÁLYÁZATI FELHÍVÁS

Az 1982/83-as tanévre a SZOT Munkavédelmi Továbbképző Intézet *felvételi pályázatot hirdet tanfolyamos felkészítésű munkavédelmi technikusminősítő vizsgára* ipari, mezőgazdasági és vízügyi szakon.

Ipari szakon:

„Fáy András" Közlekedés Gépészeti Szakközépiskolában (Budapest, IX., Mester u. 60. 1095).

„Mechwart András" Gépészeti Szakközépiskolában (Debrecen, Széchenyi u. 58. 4027).

„Gábor Áron" Kohó- és Öntőipari Szakközépiskolában (Miskolc, Bólyai F. út 10. 3533).

„Zipernovszky Károly" Gépészeti Szakközépiskolában (Pécs, 48-as tér 2. 7601).

„Déri Miksa" Gépészeti Szakközépiskolában (Szeged, Úttörő tér 7. 6724).

„Latinka Sándor" Gépészeti Szakközépiskolában (Szombathely, Rohonci út 1. 9701).

Az előkészítő tanfolyam 300 órás és 10 hónap szorgalmi idő alatt bonyolódik le. A technikusminősítő vizsgára előkészítő tanfolyamra felvett hallgatók részére az illetékes szakközépiskola részletes tematikát ad ki. A tanfolyami feltételeknek eleget téve *a hallgatók az Állami Technikusminősítő Bizottság előtt tehetnek vizsgát.* Eredményes vizsga alapján munkavédelmi technikusi oklevelet szereznek.

A jelentkezési lap beszerezhető: budapesti dolgozóknak az iparági szakszervezetek (szakmai szakszervezetek) munkavédelmi osztályán, vidéki dolgozóknak az illetékes Szakszervezetek Megyei Tanácsa munkavédelmi osztályán.

A munkavédelmi technikusminősítő vizsgára előkészítő tanfolyamra jelentkezhet, aki:

— ipari, mezőgazdasági, vízügyi technikumban vagy középfokú szakképesítést nyújtó szakközépiskolában képesítést szerzett,

— a képesítésnek megfelelő munkaterületen termelő, termelésirányító, vagy munkavédelmi munkakörben legalább kétévi, más munkakörben legalább ötévi szakmai gyakorlattal rendelkezik;

— munkahely-felvételi javaslatával rendelkezik és az előírt egészségügyi követelményeknek megfelel;

— középfokú ipari szakképesítést nem nyújtó érettségi bizonyítvánnyal és ipari szakmában szerzett szakmunkás-bizonyítvánnyal rendelkezők csak akkor jelentkezhetnek, ha a szakiránynak megfelelő szakközépiskolában a kiegészítő vizsgákat előzőleg letették.

Szakmai gyakorlatot a munkahely köteles — a munkakör pontos megjelenésével — igazolni. Az igazolásnak tartalmaznia kell az előző munkahelyen eltöltött gyakorlati időt is a munkakönyv bejegyzései alapján.

A jelentkezési lapot a szükséges mellékletekkel és egy saját névre címzett, bélyeggel ellátott középméretű borítékot *1982. május 31-ig az illetékes szakközépiskola címére postán kell megküldeni.* Az előkészítő tanfolyam díja 2500 Ft (kettőezerötszáz forint), a minősítő vizsga díja kb. 500 Ft.

Szakszervezetek Országos Tanácsa
Munkavédelmi Továbbképző Intézet

Évi félmilliós költséggel...

„A Dali már rég nem az, ami egykor volt"

Szalmási Györgytől, a hatvani vasutasok *Liszt Ferenc Művelődési Házának* igazgatójától az intézmény tevékenységéről érdeklődöm. A múlttal kezdi a beszélgetést:

— *Jogelődünk a MÁV Dalárda volt, melynek 60 lelkes tagja közadakozásból vásárolta meg 1925-ben az akkor még vályog épületet* — emlékezik. — *Ez a háború alatt leégett. A felszabadulás után a vasutasszakszervezet támogatásával épült újjá. Abban az időben kultúrotthonként funkcionált, majd később művelődési házzá nyilvánították.*

— Milyen volt akkor a kulturális élet?

— *Természetesen akkor is voltak előadások a négy-öt helyiségből álló intézményben, de sajnos a főszerepet a büfé töltötte be. Napirenden voltak az italozás miatti randalírozások, hazárdjátékok, verekedések. Így vált híressé a „Dali", amely sok gondot okozott az intézmény vezetőinek... Ma már jobb híre van a művelődési háznak.*

Jelenleg 17 helyiség áll a dolgozók rendelkezésére. Telt házakkal havonta tartanak műsoros esteket, jeles fővárosi művészek közreműködésével. Kéthavonként szerveznek a gyerekek részére mesejátékokat.

— *Szimfonikus zenekarunk és kamaraszínpadunk az igényeknek megfelelően lép fel. Gyakran veszik igénybe intézményünket a városi szervek és más vállalatok szocialista brigádjai is. Művelődési házunkban működik a nyugdíjasok klubja, a méhész és vasútműszaki szakkör. Nagyon népszerű és látogatott a szabás-varrás, valamint a társastánc tanfolyam.*

— Kik látogatják az intézményt?

— *Elsősorban vasutasok, de a környék lakói is. Évente félmillió forint költségvetéssel dolgozunk. Ennek egyik fele szakszervezeti támogatásból, a másik fele saját bevételből származik. Pénzügyi helyzetünk stabil.*

— Milyen terveik vannak?

— *Több klub létrehozását tervezzük. Ezenkívül rendszeresebbé szeretnénk tenni az ismeretterjesztő előadásokat. Hamarosan korszerűsítik az intézményt. Utána több lehetőség nyílik majd a közművelődésre, a kulturált időtöltésre* — mondotta befejezésül az igazgató.

Kisvárdai János

Az asszonyok is jól érzik magukat a Daliban

MÉG MINDIG KÍSÉRT A MÚLT

A bürokratikus ügyintézés gátolja az újítómozgalom fejlődését

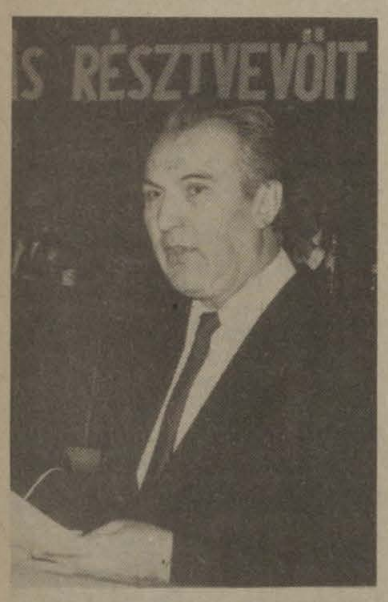
A Landler-járműjavító művelődési házában került sor a vasutas újítók és feltalálók országos tanácskozására

Március 22-én, a Landler Jenő Járműjavító Üzem művelődési házában rendezték a vasutas újítók és feltalálók országos tanácskozását. A résztvevőket *dr. Szabó Miklós*, a vasutas-szakszervezet közgazdasági és szociálpolitikai osztályának vezetője üdvözölte. Köszöntötte az elnökségben helyet foglalt meghívott vendégeket, köztük *Kiss Sándort*, az MSZMP KB gazdaságpolitikai osztályának főmunkatársát, *dr. Szilvássy Gézát*, az Országos Találmányi Hivatal elnökhelyettesét, *dr. Iványi Árpádot*, a KPM közlekedési főosztályának vezetőjét, *dr. Terbocs Lászlót*, a SZOT közgazdasági és életszínvonal-politikai osztályának főmunkatársát, valamint *Madar Miklóst*, a KTE ügyvezető főtitkárhelyettesét. Ezután a vasút újítómozgalmával kapcsolatos írásos beszámolót *Urbán Sándor*, a MÁV vezérigazgató-helyettese egészítette ki.

A tanácskozás résztvevői

Bevezetőjében hangsúlyozta, hogy a vasút állóeszköz-állományának nagy része gép és különféle szerkezeti elem, amelyek üzemeltetése, javítása széles körű lehetőséget kínál az újító fantázia kibontakoztatásának. A gazdaságosabb technológiák, munkamódszerek kidolgozása mindig kedvelt témája volt a vasutas újítóknak. *Sajnos a szükségesnél jóval kevesebb az olyan újítás, amely a forgalom biztonságát, a személyszállítás kulturáltságát, vagy az anyaggazdálkodást érinti.*

Az utóbbi évek jelentős újításai között említette ezután az M62-es mozdonyok elkopott forgattyús szekrényeinek és hengerfej alsó részeinek ismételt felhasználását lehetővé tevő új technológiát, amelyet a járműjavító szakszolgálat dolgozott ki. Újítás tette lehetővé a vasúti személykocsik eddig import útján beszerzett lengéscsillapítóinak hazai gyártását is. A biztosítóberendezési



Urbán Sándor

szakszolgálat pedig az úgynevezett jelfrissítő kapcsolást dolgozta ki a sínáramkörökhöz. Ezzel javultak a térközbiztosító berendezések sináramköreinek működési feltételei.

A vezérigazgató-helyettes *ezután részletesen elemezte azokat a gondokat, amelyek nehezítik az újítók munkáját, csökkentik az alkotói kedvet*, és egyben javaslatokat is tett azok kiküszöbölésére, majd felhívta a figyelmet a vasútüzem azon területeire, amelyeken az újítói tevékenység kibontakoztatása különösen gyümölcsöző lenne. A személyszállító vonatok gyakori késései például nemcsak üzemviteli okokra vezethetők vissza, hanem számos műszaki hiányosság is közrejátszik abban. *A hézagnélküli pályákon gyakori a szigetelt sínkötések zárlata, amely a jelzők működését zavarja.* Megfelelő mérőműszerrel, új ellenőrzési módszerrel ezeket a hibákat ki lehetne küszöbölni.

Szükség lenne olyan eljárások kidolgozására is, vagy berendezések kifejlesztésére, amelyek az üzemanyag-fogyasztás mérését az eddigi módszereknél megbízhatóbban mutatnák. *Az újítók figyelmét a helyi tartalékok feltárására kell irányítani.* Törekedni kell arra is, hogy az eddigieknél hatékonyabbak legyenek az újítási feladattervek, pályázatok.

Urbán Sándor ezután felhívta a figyelmet a művelődési házban ebből az alkalomból rendezett újítási kiállításra, amely a vasúti újítási tevékenységet reprezentálja és célja azok más területen való hasznosítása is.

A vitaindító után *Szemők Béla*, a vasutas-szakszervezet titkára mondott korreferátumot. Hangsúlyozta többek között, hogy szakszervezetünk nagy jelentőséget tulajdonít az újító- és feltaláló mozgalomnak, annál is inkább, mert az ezzel való foglalkozás egyben egyéni és közösségi érdekvédelmi feladat is. *Az újítások eredményesen járulnak hozzá a vasút műszaki fejlesztéséhez, a szállítások gazdaságosabb lebonyolításához.* Növelik a munka biztonságát, csökkentik a nehéz fizikai munkát.

Az újító- és feltaláló mozgalom irányítói, segítői, ellenőrzői a szakszervezeti szervek. Sajnos még mindig sok az eredményesebb fejlődést gátló tényező. *Több kiváló újító kényszerül időt, energiát emésztő harcra a meg nem értés, vagy a közöny, a bürokrácia miatt.* Befolyásolják mindezt az újítás elfogadásában, bevezetésében és elterjesztésében résztvevő dolgozók érdekeltségi rendszerének hiányosságai. Tovább kell fejleszteni a szabályozó és ösztönző rendszert, hogy lehetővé váljon a műszaki értelmiség nagyobb arányú bevonása a mozgalomba, csökkenjen az újításokkal járó adminisztráció, egyszerűbb legyen az ügyintézés.

Szemők Béla ezután rámutatott:

— *Az újításokkal kapcsolatos jogszabályok — legyenek azok bármilyen kedvezőek —, csak a lehetőségét teremtik meg az eredményesebb újítói munkának. Ha azonban az ügyintézők, az érdekeltek nem azok szellemében tevékenykednek, nem számíthatunk lényeges változásra.* Sok lehetőség van az újítási agitációra is, mégis oktatási rendszerünkben alig élünk ezzel. A vezetőképző tanfolyamokon sem téma még az újítási szabályzat.

Szemők Béla

A szakszervezet titkára beszélt az elmúlt évi újítási verseny eredményeiről is. Az elmúlt hetekben történt értékelés alapján *a vasútigazgatóságok közötti versenyben első a szombathelyi, második a miskolci és harmadik a budapesti igazgatóság. A járműjavító üzemek közötti verseny győztese pedig a Landler járműjavító lett.* Az építési és pályafenntartási szakosztály közvetlen irányítása alá tartozó üzemek és főnökségek két csoportban versenyeztek. Az A csoportban első a *gyöngyösi kitérőgyártó üzem*, a B-ben pedig a *szentesi építési főnökség*. A távközlő és biztosítóberendezési szakszolgálat területén a szombathelyiek végeztek az első helyen.

— A tárca szintű versenyben a MÁV több éve az elsők között van. Ez is a vasúti újítómozgalom egyenletes fejlődésének bizonyítéka — mondotta befejezésül Szemők Béla.

A vitában tízen mondták el véleményüket, javaslatukat az újítómozgalommal kapcsolatban. Ismertették szolgálati főnökségeik eredményeit, gondjait. Megfogalmazódott az a felismerés is, *hogy napjainkban egyre nagyobb szerepe van a kollektív újításoknak*, hiszen egy ember ma már ritkán tud megbirkózni a bonyolult műszaki feladatokkal. A fejlődést gátló tényezőként említették a hozzászólók az újítások elbírálásának hosszadalmasságát, az aktatologatást. Sok a díjazás miatti peres ügyek száma is.

A debreceni építési főnökség egyik küldötte elmondotta például, hogy az újítókat általában „nehéz embereknek" tartják, mert ragaszkodnak az elképzelésükhöz. Tapasztalatai szerint *gyakran kell reklámálni az újítóknak, szaladgálni, kilincselni, hogy megvalósuljon az „álmuk"*. A sikerélményt gyakran elhomályosítják azonban a díjazás körüli viták. Az ő kollektívájuk találmányáért járó díjért hat évig kellett pereskedni, míg végül a Legfelsőbb Bíróság döntött a javukra. Sok újítónak szegi kedvét az ilyen példa.

A vitában elhangzottakat Urbán Sándor vezérigazgatóhelyettes foglalta össze, hangsúlyozva, hogy minden javaslatra írásban válaszolnak. Ezután a jelenlevők megválasztották az újítók és feltalálók V. országos tanácskozásának vasutasküldötteit, majd dr. Szabó Miklós zárszavával fejeződött be a tanácskozás.

K. S.

Részlet az újítókiállításból
(Laczkó Ildikó felvételei)

ÚJÍTÓK KITÜNTETÉSE

A vasutas újítók és feltalálók országos tanácskozása alkalmából — kiemelkedő munkájuk elismeréseként — a közlekedés- és postaügyi miniszter

Kiváló munkáért

kitüntetésben részesítette: Dobos András ügyintézőt, Bp. Vasútig.; Földi Béla műsz. szerk. Bp. Távközl. és Biz. ber. Ép. Főn.; Gál István víz- gázszer. csop. vez., Szolnok Jj. Ü.; Mayer Róbert techn., MÁV Távközl. és Biz. ber. Közp. Főn.; Pozsonyi Lajos elektróműszerészt, Miskolc JJ. Ü.; Pólik Andrásné pol. munkatársat, Miskolc ter. szaksz. biz.; Szabó Vilmos ügyint., Dunakeszi JJ, Ü.; Veréczi László ügyint. csop. vez.; Szombathely Vasútig.;

Vezérigazgatói dicséretben

részesítette: Bagoly István műsz. ellenőrt Pécs Vasútig.; Bakos Tivadar ügyint., Bp. Vasútig.; Bognár Gyula pol. munkatársat, Székesfehérvár Körz. Üzemfőn. szb.; Dudás Béla főművezetőt, Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Ü.; Gyulai József szervizszerelőt, Jászkisér Építőgép. jav. Ü.; R. Horváth György szerszámkész. csop. vez., Székesfehérvár JJ. Ü.; Horváth János ipari tanuló oktatót, Pécs Körz. Üzemfőn.; Horváth József dízellakatost, Szombathely JJ. Ü.; Huszti János főművez., MÁV Hídép. Főn.; Kassai Károly ügyint., Pécs Vasútig.; Kasza Dezső tmk-lakatost, Kecskemét Körz. Üzemfőn.; Kovács Zoltán ügyint., Veszprém Pft. főn.; Lakatos Dezső főép. vez., Debrecen Ép. főn.; Mede József művez., Landler Jenő JJ. Ü.; Pajor István üzemfőn. h., Székesfehérvár Körz. Üzemf.; Román László műszaki szerk. csop. vez., Debrecen JJ. Ü.; Seres Gyula pol. munkatársat, Járműjav. Üzemek Szaksz. Biz.; Schmidt József erőátvit. szerelőt, Északi JJ. Ü.; Stánicz István oktatótisztet, MÁV Építési Géptelep Főn.; Tengely József ügyint., Debrecen Vasútig., Vaczkó István vont. részlegvezetőt, Szentes Körz. Üzemfőn.; Vass Károly dízelmotor-szerelőt, Debrecen Körz. Üzemfőn.; Veres László átviteltechnikai műszerészt, Miskolc Biz. ber., Fent. Főn.

Az újítómozgalomban kifejtett eredményes tevékenységéért a közlekedés- és postaügyi miniszter, az Országos Találmányi Hivatal elnökével és a Szakszervezetek Országos Tanácsával egyetértésben a

Kiváló Feltaláló

bronz fokozata kitüntetést adományozta: Jordán Győző tud. munkatársnak, Vasúti Tud. Kut. Int.; Simon György tud. munkatársnak, Vasúti Tud. Kut. Int.

Kiváló Újító

arany fokozata kitüntetésben részesítette: Ádám Tibor művezetőt, MÁV Magasép. Főn.; Baráz Péter művezetőt, Füzesabony Körz. Üzemfőn.; Bátyi Ferenc vez. mérnököt, MÁV Üzemig.; Bőti Antal műszaki ellenőrt, Debrecen Vasútig.; Csöndes József org. főcsop. vez., Dombóvár Ép. Főn.; Demkó Mihály főép vez., Debrecen Ép.Főn.; Ecsedi Gábor főép. vez., Debrecen Ép. Főn.; Erdélyi István létesítményi mérnököt, MÁV Beruházási Iroda; Füstös István főép. vez., MÁV Magasép. Főn.; Gajda Mátyás főép. vez., Szentes Ép. Főn.; Hajtó György lakatost, Landler Jenő JJ. Ü.; Heresznyei András kocsioszt. vez., Székesfehérvár JJ. Ü.; Jákfalvinéné Kalauz Mária tervezőt, MÁV Tervező Int.; Kinceli Antal m. főcsop. vez., Dombóvár Ép. Főn.; Kecskés Kálmán vill. lakatost, Északi JJ. Ü.; Kocsis Sándor kocsireszortost, Hatvan Körz. Üzemfőn.; Kövesdi János vill. lakatost, Északi JJ. Ü.; Lukács István főép. vez., Budapesti MÁV ép. Főn.; Mezei János motorszer., Északi JJ. Ü.; Mezei József építésvez., MÁV Magasép. Főn.; Mészely István főművez., Északi JJ. Ü.; Murár István lakatos csop. vez., Északi JJ. Ü.; Németh Lajos építésvez., Celldömölk Ép. Főn.; Németh Tibor munkavéd. ügyint., Tapolca Körz. Üzemfőn.; Ozorák Ottó főép. vez. Budapesti MÁV Ép. Főn.; Papp Ernő főmérnököt, MÁV Magasép. Főn.; Peták Tibor főkonstruktőrt, Dunakeszi JJ. Ü.; Rajs Ferenc motorszerelőt, Északi JJ. Ü.; Rába László fejleszt. csop. vez., MÁV Közp. Felépítményvizsg. Főn.; Rácz Zsigmond vez. mérnököt, Nyíregyháza Pft. Főn.; Rosti Iván beruházót, MÁV Beruházási Iroda; Szabó József főpályamestert, Tapolca Pft. Főn.; Szabó László művezetőt, Miskolc Körz. Üzemfőn.; Szabó Sándor villanyszerelő csop. vez., Debrecen JJ. Ü.; Szerbin József belső ellenőrt, Miskolc Körz. Üzemfőn.; Szita Viktor motorszerelőt, Északi JJ. Ü.; Szombath György normatechnológust, Szombathely Szertárfőn.; Tencz István építés előkészítőt, Dombóvár Ép. Főn.; dr. Tóth Ferenc m. ügyint., Miskolc Vasútig.; Varga Sándor lakatost, Debrecen JJ. Ü.; Varga Zoltán ép. vez., Szentes Ép. Főn.; Vári Nagy Bálint termelésirányítót MÁV Vill. Felsővez. Ép. Főn.

A Kiváló Újító ezüst fokozata kitüntetésben 41-en, bronz fokozata kitüntetésben 77-en, Kiváló Dolgozó kitüntetésben 20-an részesültek.

Urbán Sándor és Szemők Béla kitüntetéseket nyújt át

HATÁRFORGALMI VERSENY

Március 19-én Somoskőújfalun is értékelték az elmúlt évi határforgalmi verseny eredményét. A megjelenteket Angyal Béla főbizalmi köszöntötte, majd Somoskőújfalu és Fülek állomások főnökei tettek jelentést az 1981. évi verseny eredményeiről. Ennek alapján a vándorzászlót Somoskőújfalu állomás dolgozói nyerték.

A zászlóátadás után *Miskolci Sándor* igazgatóhelyettes és *Sztánicz János* állomásfőnök jutalmakat adott át a legeredményesebb munkát végzett dolgozóknak.

Ülést tartott az elnökség

(Folytatás az 1. oldalról)

helyekről és a szocialista brigádokról készült előterjesztést vitatta meg. A középszervek 60 szolgálati hely pályázatát küldték meg a vezérigazgatóságnak. Az előterjesztésben azokat javasolták, amelyek célkitűzéseiket a legkiemelkedőbben teljesítették, munkájuk az előző évihez viszonyítva javult, munkavédelmi, munkabiztonsági szempontból nem esnek kizáró, illetve korlátozó intézkedés alá.

Eszerint a közlekedés- és postaügyi miniszter és a vasutasok szakszervezete elnöksége által adományozott kiváló kitüntetésben *9 főnökség* és üzem, miniszteri elismerő oklevélben *2 főnökség*, a MÁV vezérigazgatósága és a vasutasok szakszervezete elnöksége által adományozott — Kiváló címmel és vezérigazgatói elismeréssel egyidejűleg — Vörös vándorzászló kitüntetésben *4 főnökség*, vezérigazgatói elismerésben *25 szolgálati hely* részesül.

Elfogadta az elnökség a *MÁV Kiváló Brigádja* és a *MÁV Kiváló Ifjúsági Brigádja* kitüntetésre javasolt kollektívák névsorát is. Az elmúlt években a szocialista brigádmozgalomban folyamatosan elért eredményeik alapján *103 kollektíva érdemelte ki a MÁV Kiváló Brigádja és 16 a MÁV Kiváló Ifjúsági Brigádja kitüntető címet.*

Mint ismeretes a kitüntetésben részesülő szolgálati helyek KISZ-szervezetei külön anyagi elismerésben részesíthetők. Az előterjesztők *42 KISZ-szervezet jutalmazását javasolták.* Az elnökség egyetértett a javaslattal. *(A különböző kitüntetésben részesülő szolgálati helyek, szocialista brigádok és a pénzjutalomban részesülő KISZ-szervezetek névsorát lapunk következő számában ismertetjük.)*

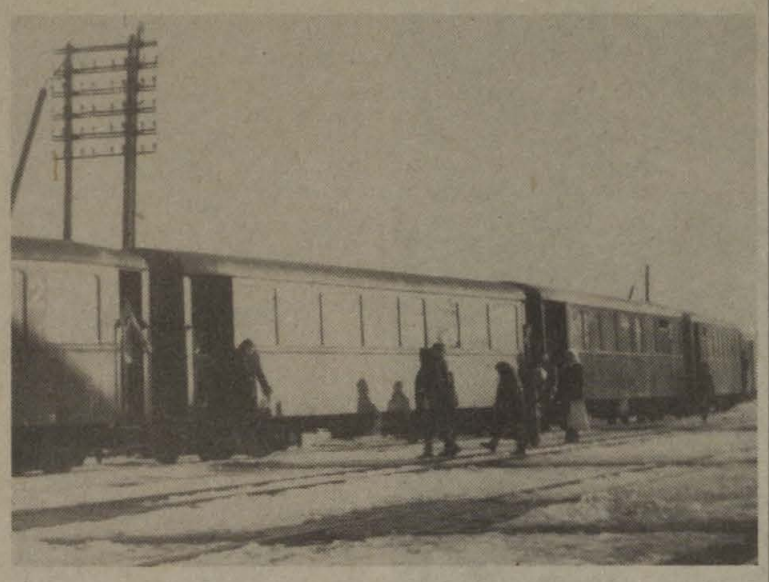
A testület végezetül elfogadta a MÁV 1981. évi vállalati tervének teljesítéséről, az üzemfőnökségi munkaverseny-szabályzat érvényesüléséről szóló tájékoztatót, a MÁV jóléti intézmények 1982. évi állóeszközfenntartási tervét, a vasutasszakszervezet 1981. évi pénzügyi és gazdasági beszámolóját, s a 1/2 százalékos ÖTA 1981. évi gazdálkodásáról készült beszámolóját.

Mi lesz a sorsa? (1.)

A nyíregyházi kisvasúton élénk a forgalom

A Magyar Államvasutak tíz évvel ezelőtti keskeny nyomtávú vasúthálózata megközelítette az ezer kilométert. Ebből a mai napig mindössze kétszázharminc kilométer maradt. A még üzemelők közül a legjelentősebb a nyíregyházi és a kecskeméti kisvasút, valamint a balatonfenyvesi gazdasági vasút.

Februárban indultam útnak Nyíregyházára azzal a céllal, hogy megismerjem az ott dolgozók életét, munkáját. A Petőfi tértől vezető egyetlen vágány szerteágazik. Ez már *Nyíregyháza-átrakó*. A nortaszerű bódéból egyenruhás vasutas lép elő. Egy lavor vizet zúdít a hórétegre, majd visszavonul a meleg kuckóba. Kikerülök egy mozdony nélkül várakozó személyvonatot, megcsodálom a pályafenntartás majdnem harmincesztendős C 50-es vontatóját, aztán bekopogok a forgalmi épület ajtaján.



A nyíregyházi végállomáson

A szolgálat folyamatos

Az iroda kicsi, falai között kellemes meleg van. A fiatal szolgálattevő nemrég került a kisvasútra. Bevallása szerint még sohasem utazott végig a vonalon, ezért a tájékoztatása is csak az átrakón belüli életre korlátozódik.

— *A személyvonatokon kívül naponta hat-nyolc pár tolatós tehervonat indul és érkezik.* A menetrend szükségessé teszi a folyamatos, éjjel-nappali szolgálatot. Az állomáson semmiféle biztosítóberendezés nincs, hiszen nem torlódik össze annyi vonat, amennyit ezzel az egyszerű irányítással ne lehetne balesetmentesen közlekedtetni — tájékoztat.

B. Tóth Mihály vonalellenőr, akivel mára beszéltem meg a találkozót, még nem érkezett meg, ezért felfedező körútra indulok. A sínpárok két oldalról ölelik át a széles mozdonyszínt. A nyitott kapun apró mozdony berreg elő. Az átrakóvágányon farönkökkel teli kis vasúti kocsik szoronganak a „nagyok" mellett, a lemezpadlóra dübörögve vágódnak a jókora hasábok. Megkerülöm a motorszínt. Az épület végénél újra találkozó vágányok egy rövid szakaszon túlfutnak a kapun, a javításra vagy talán selejtezésre váró tehervagonok alá. A csonkavágányon felbakolt „ablakos" kocsi áll, első forgóváz nélkül.

Kevés az alkatrész

A forgalmi épület melletti kiskapun az utcára jutok. Itt is húzódik egy sínpár, rajta egyetlen piros kocsi árválkodik. Föllépek a peronra. *Belül elképesztő rombolás nyomai. Az ablakok kitörve, az ülések szétdarabolva. Tépetten lóg-nak a csomagtartók hálói.* Visszaballagok az irodába.

Már vár rám B. Tóth Mihály. Beinvitál kicsiny hivatalába. Mivel ő elsősorban csak forgalmi és gazdasági ügyekben járatos, áthívja *Gál Gyula* vontatási művezetőt is.

— *A három Mk 45-ös kivételével elavult mind a mozdony-, mind a kocsiparkunk* — magyarázza B. Tóth. — *Az ötvenes évek végén gyártották őket és azóta futottak néhány ezer kilométert.* Hét Mk 48-as és az említett három Mk 45-ös hidraulikus mozdony alkotja a vontatóállományt. Személykocsink — a javításra várókkal együtt — 37 van. Sajnos a javítási idő több hónap, pedig nagy szükségünk lenne minden kocsira. *Vonataink teljes kihasználtsággal közlekednek. Kótaj és Nyíregyháza között különösen nagy a zsúfoltság.*

— *A legnagyobb gondunk a mozdonyalkatrész-hiány* — veszi át a szót Gál Gyula. — *Nehéz beszerezni bármit,* pedig szükség lenne új tartozékokra, hiszen húsz éven felüli gépekről van szó. Úgy segítünk magunkon, hogy a műhelybe utalt mozdonyokról leszedjük a még használható darabokat és selejtet rakunk a helyükbe. Véglegesen azonban ez sem oldja meg a gondokat, mert ezek az alkatrészek is kopottak.

Ragaszkodnak a kisvasúthoz

— *A pálya sem a legjobb állapotban van* — folytatja. — *A pályafenntartás kerüli a nagyobb befektetéssel járó munkákat, csak a legszükségesebb javításokat végzi el.* Az Mk 45-ösök nagyon igénybe veszik a felépítményt. Az is nagy eredmény, hogy sikerült a vonalak teljes hosszában kicserélni a talpfákat és a régi könnyű sínek helyén is huszonhárom kilósak fekszenek.

— Véleménye szerint van-e jövője a kisvasútnak?

— *Ilyen körülmények között nincs. Mi azonban ragaszkodunk hozzá, hiszen ez adja a kenyerünket.* Ragaszkodnak hozzá az utasok is, mert megszokták, hogy pontosan közlekedik. Jó a kistermelőknek is, mert áruikat vonaton hordhatják a piacra. Autóbusszal ez lehetetlen. A tanács újabb vonatok beállítását szorgalmazza, mert a zsúfoltság egyes járatokon szinte elviselhetetlen.

— Gazdaságos-e a forgalom fenntartása?

— *Hogy mi gazdaságos és mi nem, ez nézőpont kérdése.* Lehet úgy számolni, hogy gazdaságos legyen, és úgy is, hogy gazdaságtalan. Utasszámra vonatkozó adatunk nincs, de itt az utolsó három év teherforgalmi összesítése. Eszerint 1979-ben a hálózatról átrakásra beérkezett 18 400, kiment 73 050 tonna áru. A következő évben az utóbbi 71 200 tonna volt. A behozott áru pedig az előző évinek csak a felét tette ki, mert az árvíz és a kedvezőtlen időjárás késleltette a cukorrépa-betakarítást. Tavaly 77 000 tonna volt a feladás és 15 500 tonna áru (zömében cukorrépa) érkezett ide. A legfontosabb áru a szén, a tűzifa és az építőanyag.

Hogy gazdaságos-e kisvasúttal szállítani? Egy Mk 48-as mozdony az ide harmincnyolc kilométerre levő Balsáról hetven liter gázolajjal fordul meg és hat személykocsit húz. Egy autóbusz sem fogyaszt sokkal kevesebbet, *de ennyi utast csak 8-10 busz tudna elszállítani. Vasúton az árufuvarozás is olcsóbb.* Egy kismozdony terhelése 180 tonna. Ekkora súlyt tíz ZIL-lel sem lehet elszállítani. És ezekhez is kell egy-egy sofőr, rakodó, no meg rengeteg üzemanyag. Ha ezeket vesszük alapul, a kisvasúti szállítás még akkor is gazdaságosabb, ha az átrakásra kocsinként 500-600 forintot számítunk.

(Folytatjuk)

Tóth Zoltán

Beszámolás után

A tapasztalatok előre is mutatnak

Beszélgetés Tóth Jánossal, a nagykanizsai körzeti üzemfőnökség szb-titkárával

A végzett munka értékelése, rendszeres elemzése azért is hasznos, mert a tapasztalatok előre is mutatnak, s mozgalmi tevékenységünk feladatait is meghatározzák.

— Mi is így vagyunk ezzel, amikor most összegezzük a a szakszervezeti csoportoktól a bizalmi testületi ülésig megtartott éves beszámolók tapasztalatait — mondotta *Tóth János,* a nagykanizsai körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának titkára. — *A 125 bizalmi többsége arról számolhatott be csoporttaggyűlésen, hogy eredményesen élt a részére biztosított jog- és hatáskörrel.* Ennek gyakorlása során már kellő tapasztalatot szereztek, s a szakvonali vezetők által elismert partnerként segítették a közös munkát.

A jogos kéréseket napirenden tartják

— Hol végezték a bizalmiak a legjobb munkát a múlt évben a körzeti üzemfőnökség területén? — kérdeztük.

— A legjobbakat kiemelni nagyon nehéz — felelte az szb-titkár — ,de azért megemlíthetem a balatonszentgyörgyi, a siófoki mozdonyműhely és utazók, Nagykanizsa állomás forgalmi és utazó bizalmijainak tevékenységét. Külön is dicséretet érdemel *Németh Gyula,* a siófoki főbizalmi, aki egész évben rendszeresen segítette a hozzá tartozó bizalmiak munkáját. Beszámolójukat a szakvonali vezetőkkel legjobban együttműködve készítette elő, s így az eredmény sem maradt el.

— Mi a sorsuk a beszámolók megvitatása során elhangzott kritikai észrevételeknek, a munkában hasznosítható javaslatoknak?

— *A jogos kérések megoldását napirenden tartjuk és megtesszük a szükséges intézkedéseket* — mondotta Tóth János. — *Ami valamilyen oknál fogva nem teljesíthető, vagy még nem időszerű, arra igyekszünk kielégítő, megnyugtató választ adni a bizalmiak útján.* Már a bizalmi testületi ülésen is több kérdésre megadtuk a választ azok közül, amelyeket a tagság a bizalmiak beszámolása alkalmával tett fel.

— *A legtöbb probléma a bérezéssel kapcsolatos* — folytatta az szb-titkár. — *Sok helyen nem értik még a differenciált bérezés szükségességét, vagy annak mértékét.* Ma is gondunk, hogy a korábbi bérfeszültségek feloldása során újabbak keletkeztek. Jelenleg a kereskedelmi szolgálatnál, a vezetői munkakörben dolgozóktól, azután a segédmunkásoktól, a vonali málházóktól, váltókezelőktől és általában az állandó nappalos szolgálatot teljesítőktől érkezik hozzánk a legtöbb bérezéssel kapcsolatos megkeresés. Az éves bérkeret felhasználása során ezekre is figyelemmel kell lennünk.

Gond a lakáshiány

— Hogyan értékelték a szociális ellátottságot a beszámoló alkalmával?

— Szóltunk erről is annak tudatában, hogy a szociális létesítmények helyzete számottevően kihat dolgozóink hangulatára. Üzemfőnökségünk területén a laktanyák, az étkezők és a várakozó helyiségek többsége kifogástalan. Önerőből oldottuk meg a múlt évben a kocsitisztítók öltöző-étkezőhelyiség problémáját Nagykanizsán és ugyanígy Balatonszentgyörgy állomáson a kocsirendezőket is. Siófokon és Fonyód állomáson azonban még nem találtunk megoldást a tapasztalható rossz körülményekre. Nagy gondunk a lakáshiány is. Nagykanizsán csak korlátozott számban kap lakást a vasút a városi tanácstól, s így csak a legsürgősebb igényeket tudjuk kielégíteni. Fonyódon némileg javult a helyzet, mert 1981-ben 11 lakást adtak át a vasutasoknak. Siófokon 15 vasutas fiatal lakásgondjának megoldásához biztosítja most a szükséges anyagiakat az igazgatóság.

— S az üzemegészségügyi ellátás?

— *Ennek színvonala kielégítő. A múlt évben Fonyód állomáson is megvalósult a fogászati rendelés.* Szakszervezeti bizottságunk több alkalommal segítette elő az arra rászoruló dolgozók gyógyintézeti kezelését. Az ilyen jellegű javaslatainkat az egészségügyi szervek minden esetben figyelembe vették. A beteglátogatásban, ami a mi részünkről elsősorban szociális jellegű, igyekeztek aktívan részt venni a bizalmiak, bár ez még nem mondható általánosnak. A szocialista brigádok támogatását is kérjük a beteglátogatás rendszeresebbé tételéhez.

Keresik a megoldást

— Hol tartanak az üdültetéssel? — kérdeztük ezután Tóth Jánostól.

— *Az igények megnövekedtek, de a lehetőségeink elég szerények . . .* — válaszolta. — A SZOT-beutalók és a vállalati üdültetésünk révén évente csak a dolgozók hét százalékát részesíthetjük üdülésben. Igyekszünk kidomborítani az elosztásnál a szakszervezeti üdülés jutalom jellegét, a jó munka elismerését is. *Bár kevés a beutaló, mégis gyakori, hogy a dolgozó visszamondja az igényét, s rendszerint olyankor, amikor már nincs idő arra, hogy másnak adjuk ki az üdülőjegyet.* Olyan gondunk ez, amire még nem sikerült megfelelő megoldást találnunk. Örömmel számolhatok be azonban arról, hogy a gyermeküdültetési igényeket a múlt esztendőben is eredményesen tudtuk kielégíteni — mondotta befejezésül a nagykanizsai körzeti üzemfőnökség szb-titkára.

L. J.

DOMBÓVÁRI KEZDEMÉNYEZÉS

Mellékfoglalkozás — házon belül

1980. január 1-től — munkaügyi miniszteri rendelet alapján — a vasutasok is vállalhatnak mellékfoglalkozást saját szolgálati helyükön, ha az nem tartozik munkakörükbe. Ennek célja elsősorban a munkaerőgondok enyhítése, hiszen köztudomású, hogy a MÁV-nál egyes munkakörökben (saruzó, kocsirendező stb.) létszámhiány van.

A mellékfoglalkozással kapcsolatban szerzett eddigi tapasztalatokról beszélgettünk *Harangozó Lászlóval,* a dombóvári körzeti üzemfőnökség vezetőjével.

— *Nálunk is kocsirendező, saruzó és egyes utazó munkakörökben van létszámhiány* — magyarázza. — 1980 végén, a társadalmi szervezetekkel egyetértésben, gondos előkészítés után próbálkoztunk a mellékfoglalkozás bevezetésével. Kezdetben nem volt nagy sikere az agitációnknak, de később egyre többen jelentkeztek. *Tavaly már 46 dolgozónk kötött szerződést mellékfoglalkozásra kocsirendező, saruzó, vonatfelvevő munkakörökre.* Több vasutas a nyári mezőgazdasági munka helyett vállalta a mellékfoglalkozást.

— A létszámhiányt más intézkedésekkel is próbálják pótolni?

— *Igen. Eddig öt fiatal dízelszerelő szakmunkás vállalta egy évre a kocsirendezői munkát.* A mozdonyvezető gyakornokok pedig (a rendelkezés értelmében) először vonatvezetői vizsgát tesznek, és utána hat hónapig vonatvezetőként teljesítenek szolgálatot. Ennek kettős haszna is van. Egyrészt enyhítik a munkaerőgondokat, másrészt megalapozottabb lesz a gyakornokok szakmai felkészültsége.

Horváth István kocsivizsgáló mellékfoglalkozásban kocsirendezőként dolgozik. Amikor találkozunk, éppen egy szerelvény összeállítását végzi.

— *Minket „napszámosoknak" titulálnak a kollégák* — mondja. — Engem nem zavar ez az élcelődés, hiszen jól jön egy kis mellékkereset. Régebben — szabad időmben — egy ács ismerősömnél vállaltam munkát. Ennek a lehetőségnek jobban örülök, hiszen úgy ismerem a terepet, a technológiát, mint a tenyeremet. Harminc éve dolgozom az állomáson, mint kocsivizsgáló lakatos. *A mellékfoglalkozásra engedélyezett idő 61 óra. Ez azt jelenti, hogy 4-5 szolgálat alatt keresek 1300—1500 forintot.*

Kezdetben a kocsirendezők azt hitték, hogy az ő zsebükből vesszük ki a pénzt, ezért nem fogadtak bennünket jó szívvel. Ma már ők is örülnek, hogy kiadják részükre a szabadnapokat.

Ludvig László dízelszerelő 1981-ben lett szakmunkás. Most az I-es számú tartaléknál kocsirendező.

— *A mozdonyműhelyben 12 forintos órabérrel kezdtem a munkát, amely havonta 2400 forint fizetésnek felelt meg.* Amikor értesültem arról, hogy lehet jelentkezni kocsirendezőnek, azonnal határoztam. A sikeres vizsgák után vállaltam az egy évet. Két társammal már három hónapja vagyok kocsirendezői beosztásban. Szeretem ezt a munkát. Nagy figyelmet, körültekintést igényel, de nem fárasztó. A fizetéssel is elégedett vagyok. Hatezer forintot keresek. Egy évre vállaltam, de lehet, hogy itt maradok . . .

Krajczár Antal

KÖZÖSEK A TEENDŐK

Jó az együttműködés Hegyeshalomban a magyar és az osztrák vasutasok között

A Hegyeshalom állomáson dolgozó magyar és osztrák vasutasok öt év óta együttműködési megállapodás szerint végzik közös teendőiket. A közelmúltban értékelték az 1981. évi munka eredményeit, majd szerény kis ünnepségen emlékeztek meg az évfordulóról. Az összejövetelen részt vett *Herbert Pelich,* a bécsi vasútigazgatóság osztályvezetője és *Fehér László,* a MÁV Vezérigazgatóság osztályvezetője.

Orosházi Ferenc állomásfőnök beszédében utalt a MÁV és az ÖBB között kialakult kapcsolatokra. Ezután rátért a múlt évben végzett közös munka részleteinek ismertetésére, majd az idei tervekkel foglalkozott.

Az együttműködési megállapodás megkötése óta *Hegyeshalom állomáson csökkent a kocsitartózkodási idő.* Ezáltal nőtt az állomás befogadó, illetve átbocsátó képessége. Ezt egyébként a számok is igazolják. 1979—80-ban 20 ezer, tavaly további 10 ezer kocsival emelkedett a forgalom. Ebben a nagy arányú forgalomemelkedésben annak is része van, hogy állandóan vizsgálják a közös technológiát és keresik azokat a lehetőségeket, amelyekkel tovább javíthatják a forgalmat gyorsító munka- és technológiai feltételeket.

Az állomásfőnök nem hallgatta el a közös munkát fékező tényezőket sem. Noha a korábbi évekhez viszonyítva jelentősen csökkentették a vonatok tartózkodási idejét, s a vonatok menetrendszerűsége is javult, e tekintetben azonban vannak még tennivalók.

Ezen úgy akarnak változtatni, hogy még figyelmesebben vizsgálják a kocsik műszaki állapotát és csökkentik az úgynevezett számadási elválasztásokat. Ehhez természetesen az is szükséges, hogy a feladási állomásokon több figyelmet fordítsanak a határforgalomban közlekedő kocsik jobb kiválasztására, s a pontosabb bárcázásra. Szép számmal akadnak okmányok nélkül érkezett küldemények, amelyek a határállomáson meglehetősen nagy bonyodalmakat okoznak.

Orosházi Ferenc az idei tervekkel kapcsolatban elmondta, *hogy készülnek a nyári nemzetközi személyforgalomra.* Különösebb változás nem várható. A főidényben változatlanul négy gyorsvonatpár közlekedik, s természetesen oda kell figyelni a belföldi vonatok közlekedésére is.

(séra)

ŰRHAJÓS DÍSZFAL

Farkas Bertalan látogatása a kőszegi MÁV-nevelőotthonban

A kőszegi MÁV-nevelőotthon *Farkas Bertalan* nevét viselő őrse és raja pár hónappal ezelőtt meghívta a városban szabadságát töltő első magyar űrhajóst, hogy látogasson el hozzájuk. Arra kérték a neves személyiséget, hogy esetleges látogatása alkalmával avassa fel iskolájukban az úttörők és kisdobosok által készített űrhajós díszfalat.

Farkas Bertalan a forradalmi ifjúsági napok Vas megyei rendezvényeként, március 14-én délután fél ötkor, a nevelőotthon fúvószenekarának pattogó ütemű indulói mellett, az első osztályosok díszsorfala között érkezett az intézetbe. A díszteremben *dr. Csiszár Károly* igazgató köszöntötte, majd kultúrműsor következett. Ezután az első magyar űrhajós készségesen válaszolt a pajtások kérdéseire. Levetítették az űrhajós által hozott két mozgófilmet is, amely a felkészítéséről és a nagy utazásáról szólt.

A kívánságnak megfelelően sor került a díszfal felavatására is.

Sz. Jakab

Őrségváltás Szentesen

NYUGALOMBA VONULT FELEKY PÁL, AZ ÉPÍTÉSI FŐNÖKSÉG IGAZGATÓJA

Az életpálya csúcsán 60. születésnapján munkatársai és barátai nagy szeretettel köszöntötték *Feleky Pált*, a MÁV Szentesi Építési Főnökség nyugalomba vonuló igazgatóját. Ezt megelőzően valamennyi munkahelyet végigjárt és találkozott a dolgozókkal.

A főnökség központjában elsőnek *Asztalos József* főmérnök köszöntötte:

— *A sikeres életpályának csak arról a szakaszáról szólok, amelyet a főnökségnél, mint igazgató töltött el* — mondotta bevezetőjében —*Hét év alatt minden évben elértük a kiváló szintet és megkaptuk a vele járó kitüntetést.*

— Főnökségünk jó munkáját legjobban az érzékelteti, hogy az építési szolgálat eredményességét mérő mutató — a vágányépítés — természetes egységben mérve, folyamatosan és egyenletesen növekedett, úgy hogy az V. ötéves terv első évéhez képest a tervidőszak utolsó évében megduplázódott. Sikereinket abban látom, hogy Feleky Pál gazdag élettapasztalata, vezetői rátermettsége, de főleg emberszeretete segítségével olyan szellem alakult ki, amelynek hatására évről évre kiemelkedő eredmények születtek.

Nyugdíjba vonulása alkalmából bensőséges ünnepségen köszöntötték Feleky Pál igazgatót az MSZMP Szentes Városi Bizottságának és a Tanácsnak, a MÁV Vezérigazgatóságnak, a Vasutasok Szakszervezetének és a MÁV Szegedi Igazgatóságnak a vezetői is.

HATÁRFORGALMI VERSENY

A sturovói MÁV-kirendeltség nyerte a vándorzászlót

Tizenkilenc évvel ezelőtt alakították ki Sturovón a Szobról áttelepült magyar—csehszlovák közös határállomást. Azóta a két ország vasutasai között élénk munkaverseny bontakozott ki. A már hagyományosnak számító nemes vetélkedők során váltakozó siker született. *Az 1981. évi teljesítmények alapján a magyarok bizonyultak jobbnak.* A vállalási pontokat átlagban mintegy 3,5 százalékkal teljesítették jobban, mint csehszlovák kollégáik.

A győztesnek járó vándorzászlót március 26-án ünnepélyes külsőségek között adták át Szob állomás kultúrtermében. A baráti légkörben tartott házi ünnepségen részt vett *Tongori Imre*, a budapesti vasútigazgatóság vezetője, *Jan Záhorsky*, a Pozsonyi Keleti Vasútigazgatóság igazgatója, *Szalai Árpád*, a váci járási pártbizottság titkára, *Mészöly Ferenc*, a vasutasszakszervezet budapesti területi bizottságának titkára, *Pady Géza*, a budapesti vasútigazgatóság pártbizottságának titkára.

Az ünnepséget *Bernáth István*, Szob állomásfőnöke nyitotta meg, majd *Schuck Géza*, a sturovói MÁV-képviselet vezetője tájékoztatta a jelenlevőket a tavaly végzett munkáról és az idei feladatokról. Mint elmondta: *1981-ben 15 685 tehervonat, 731 ezer kocsival lépett ki és be Sturovó állomásra.* A személyforgalomban ez a szám 6790, illetve hetvennégyezer egyszázhatvannégy volt. Ezt a rendkívüli nagy mennyiségű kocsit a MÁV és a CSD vasutasai — kisebb hibáktól eltérően — rendben „leközlekedtették". Az idén legalább ekkora feladatot kell ellátniuk, mint tavaly. A verseny keretében viszont tovább kívánják csökkenteni a technológiai időket és a mozdonyok műszaki állapotának vizsgálatait. A személyforgalom gyors, zavartalan menete érdekében még szorosabb kapcsolatot alakítanak ki a határ- és vámőrséggel, valamint azoknak a szerveknek a dolgozóival, akiknek munkája elősegítheti a gyorsabb határátmeneteket.

Schuck Géza ünnepi beszéde után előbb *Tongori Imre*, majd *Jan Záhorsky* méltatta a szocialista munkaverseny-mozgalom jellemformáló és termelést segítő erejét. A csehszlovák igazgató elismerően nyilatkozott a magyar vasutasok sikeréről, de ugyanakkor kijelentette: az idén mindent megtesznek azért, hogy a vándorzászló Sturovóra kerüljön.

Az ünnepség végén *Mészöly Ferenc* és *Tongori Imre* átadta a MÁV-kirendeltségnek az erre a célra alapított vándorzászlót. Ezt követően a márianosztrai szlovák folklór együttes adott műsort a vendégek tiszteletére.

S. R.

Út, vasút, gyorsvasút

Az ezredforduló igényszintjén

Hol tart a Nyugati pályaudvar és a Marx tér átépítése?

A megannyi dalban megörökített, pesti Nagykörút, s a három fővárosi kerülettel is találkozó mai Marx tér jól ismert arculata még a múlt században bontakozott ki — attól teljesen eltérő, ízig-vérig huszadik századi képe napjainkban formálódik. Ám akár a múltban, ma is meghatározó szerepe van a közlekedésnek, s azon belül a vasútnak. Hiszen külsőleg-belsőleg megújul a patinás Nyugati pályaudvar (a párizsi Eiffel-iroda remekeinek egyike), a másik oldalon pedig — még inkább hangsúlyozta e tér városkapu jellegét — szerkezetileg már áll az a modern irodaház, amely a MÁVTI tervei alapján, részben a MÁV beruházásában épül. S lenn a mélyben a vasútállomást vasútállomásokkal — Kőbánya—Kispesttel még ebben az évtizedben Rákospalota—Újpesttel — összekötő gyorsvasút, a metró; a körút felett pedig a felszíni közlekedést gyorsító közúti felüljáró.

Gyakorta használjuk a jelzőt: világvárosi. Nos, ami a hetvenes évek végén, a nyolcvanas évek első felében itt kialakul, az alighanem éke lenne a földkerekség bármelyik nagyvárosának. S ha meganynyi gonddal jár is e rekonstrukció, a pestiek — és a fővárosba érkezők — többnyire úgy vélik: megéri az átmeneti kényelmetlenséget, az építkezésekkel járó döccenőket.

Időigényes megújulás

Türelem persze szükségeltetik! Időigényes folyamat a megújulásé. S ez egyaránt érvényes a térre meg a pályaudvarra. Még mindig esztendők kellenek, amíg kialakul a végleges rend, s városlakók, városba érkezők-vasutiak birtokba vehetik az összes létesítményt. Minderről a MÁV vezérigazgatóságán, Belényi Lászlótól, a tervgazdasági és műszaki fejlesztési szakosztály mérnök-főintézőjétől, valamint Gelléri József mérnök-főtanácsostól, az építési és pályafenntartási szakosztály munkatársától értesültünk.

— Mi történt a Marx téren és környékén 1982. első negyedévének végéig, s mik a soros teendők? — kérdeztük *Belényi Lászlótól.*

— Kezdjük magával a pályaudvarral, amelynek felújítása a metró építésétől függetlenül vált halaszthatatlanná — felelte. — Mint ismeretes, a tetőszerkezet olyannyira elhasználódott, hogy félő volt: *előbb-utóbb balesetet okozhat.* Ezért elbontották, majd a Szak- és Szerelőipari Főnökség emberei újat emeltek a helyébe; az acélelemek gyártására a szombathelyi járműjavító pácsonyi üzemegysége vállalkozott. A létszámgondok ellenére is, az 1978-as kezdést követően, 1979 decemberében már ismét fogadhatott vonatot a Nyugati csarnoka. Bár a vasút azzal számolt, hogy sikerül külső vállalatokat megnyernie e reprezentatív munkához, végül rákényszerült, hogy saját részlegeivel végeztesse el a bontást, a szerelést és az építést. Ám az utascsarnok kivitelezőjének, a MÁV Magasépítési Főnökségnek még egy kiemelt feladata van, amely szintúgy nem tűr halasztást: a budapesti MÁV Kórház korszerűsítése. Ez még nehezebbé tette és teszi a munkaerőhelyzetet.

Ennek ellenére az Eiffel-iroda tervezte csarnok voltaképpen már kész: kisebb öntöttvas díszeket kell még helyükre rögzíteni. Jelenleg az Utasellátó étterme melletti torony felújítását végzik, a befejezés határideje: május vége. A csarnok másik oldalán hasonló torony magasodik, ám ott még nincs minden sínen. Bár annak is el kellene készülnie az esztendő végéig, de körbeállványozását az aluljáró összekötő folyosójának építése hátráltatja. A METROBER-nek kellett volna megépítenie ehhez egy támfalat, március végéig. Nem készült el, s e csúszás továbbgyűrűzhet. A teljességhez tartozik: e díszes tornyok nem csupán esztétikailag fontosak, hanem funkciójuk is van. *Az Utasellátó részlegeit 1983. harmadik negyedévére újítják föl,* a tervek szerint oly módon, hogy eközben minél rövidebb ideig kelljen bezárni az éttermet. A teljes megújulás végére a Hámán Kató udvar felőli oldal elkészülte tesz majd pontot — várhatóan 1987-ben.

Aluljárókon keresztül

— Miként változik meg a pályaudvar utasforgalma?

— *Az utasáramlás a Hámán Kató udvar felől döntően a Marx téri aluljáróba torkolló keresztcsarnokba tevődik át, hiszen a metró felől is ide vezetnek majd a még üzembe nem helyezett mozgólépcsők* — egészítette ki az elmondottakat *Gelléri József.* — Ebben a csarnokban kilenc pénztár is helyet kap. Kijárat épül a Katona József utca felé is, a Marx tér irányába pedig olyan folyosó létesül, amelynek a felvételi épülettel ellentétes oldalán üzletsor kap helyet.

Ám maradván még a felszínen: a 19 vágányt már forgalomba helyezték (közülük négy vezet a csarnokba), s az utasok kényelmét szolgálja az is, hogy a perontetőket mintegy 20 méterrel meghosszabbítják. A 11-12. vágányok közötti perontető már a csarnokig ér. *A Váci út felőli oldalon olyan keresztperon-tető épül, amely a Marx tér felől is látható lesz, s jól illeszkedik majd az összképhez.* A továbbhaladás miatt most igen lényeges, hogy néhány közművet és egy víznyomócsövet áthelyezzenek — erre a peronok alatt félig már kész aluljáró meghosszabbítása miatt van szükség. Ami csupán a magasépítés eddigi és várható költségeit illeti: a vágánycsarnok acélszerkezetének helyreállítása 84,4 millió forintba, a galériás váróterem 25,6 millióba, a belső homlokzat 5,5 millió, a már csaknem kész körúti torony pedig 15 millió forintba került (s ennyivel számolnak a másik toronynál is) — *mindent egybevetve, 1981. végéig 177 millió forintot költöttek a felvételi épület rekonstrukciójára.* A hátralevő munkák becsült értéke 145 millió forint, s tartalmazza az összes homlokzat felújítását, a két oldalhajó, s az Utasellátó részlegeinek korszerűsítését. Ám a Marx tér és környéke föld alatti és föld feletti átépítése ennél lényegesen tetemesebb összeget igényel.

A tér túloldalán

... Lendüljünk át a tér fölött, s következzék az a látványosan formálódó épület, *amely a Skála Áruház és a BVKH majdani otthona lesz* (csupán ez 1,1 milliárdba kerül). A fiatalon nemrég elhunyt, Ybl-díjas kiváló építész, *Kővári György* immár posthumus alkotása (e nagyszerű tervező olyan létesítményekkel gazdagította Budapestet, mint a csupaüveg Déli pályaudvar, vagy a Kőbánya—Kispest vasúti- és metróállomás együttes). Megépültét a BVKH dolgozói igencsak várják, hiszen a régi Marx téri épület lebontása óta dolgozóinak mintegy fele a MÁV Magasépítési Főnökség központi épületében kapott elhelyezést.

Az érdemi munka, a Skála megbízása alapján, a Metró Közlekedésfejlesztési és Beruházási Vállalat bonyolításában, 1977 augusztusában kezdődött el — a kivitelező megannyi rangos épület tető alá hozója, a *Középületépítő Vállalat.* A munkálatok itt sem indultak zökkenőmentesen (közrejátszott az ott levő épület késedelmes bontása, de az is, hogy az acélszerkezetű házat — műszaki okok miatt — kismértékben át kellett tervezni; a módosított tervek 1981 májusában készültek el... ám ugyanabban az esztendőben a kivitelező is létszámgondokkal bajlódott — egyebek között az Operaház, az Országos Traumatológiai Intézet és a Közgazdaságtudományi Egyetem felújítását végzi). Ám időközben olyan gyorsítási program született, amely lehetővé teszi az 1983. június 15-i befejezést és a szeptemberi átadást.

Tizenkét szint

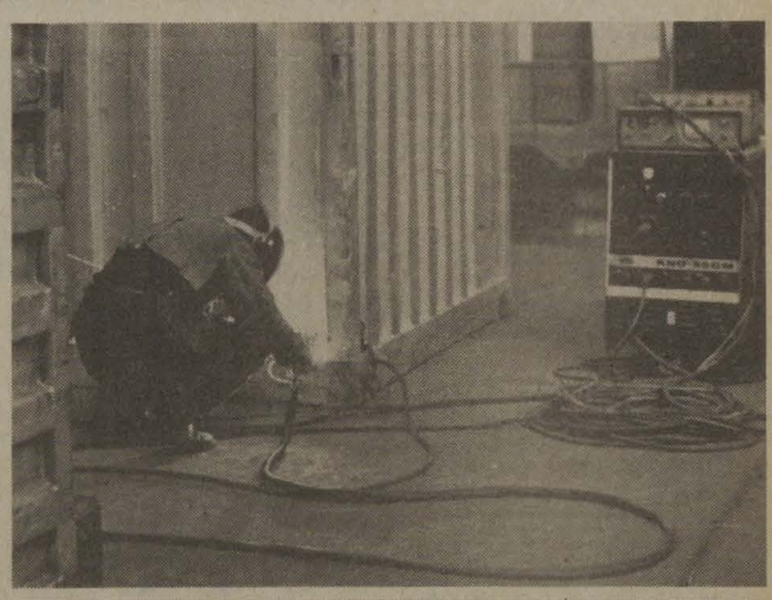
Mit láthatunk most, április elején? A 9 emeletes, 12 szintes épület lényegileg kész. (A két szám, a 9 és a 12 közötti különbség magyarázatául: a legalsó szint az aluljáróból nyílik, itt lesz a Skála nagy élelmiszeráruháza. Az utcaszinttel egyvonalban látható majd a Skála Áruház főbejárata, a ruházati részlege, s az utcára nyílik a BVKH főbejárata is. A galériaszint, az első és a második emelet ugyancsak az áruházé — az első emelet híddal csatlakozik a közúti felüljáróhoz, amelyen a Baross térivel ellentétben itt gyalogosforgalom is lesz —, a második emeleten étterem létesül. A BVKH nagytermes, légkondicionált irodái a harmadik emelettől felfelé kapnak helyet: hozzávetőleg 650 ember dolgozhat majd ott.)

Végezetül egy pillantás még a mélybe, a FŐMTI és az UVATERV által tervezett aluljáróba. Méretei már most is impozánsak, jóllehet eddig hozzávetőleg a felét vehették birtokba a fővárosiak. A munkálatok, a KÉV—Metró Építő Vállalat kivitelezésében, a körúttal párhuzamosan és a Westend-udvar felé folytatódnak. A kivitelező a teljes befejezést eredetileg 1983 decemberére vállalta... Nemrég, 1982 februárjában társasági szerződést írtak alá a Katona József utcai csarnokról, hiszen nemcsak finanszírozási, hanem üzemeltetési kérdésekről is dönteni kellett.

Miként máshol, e nem mindennapi beruházásnak is meganynyi nyertese lesz. Kulturáltabban, kényelmesebben közlekedhetnek mind a gyalogosok, mind az utasok — s jobb munkakörülmények között dolgozhatnak a vasutasok. Ami ott létesül, az már a közelgő ezredforduló igényét tükrözi.

Földes Tamás

Konténerjavítás

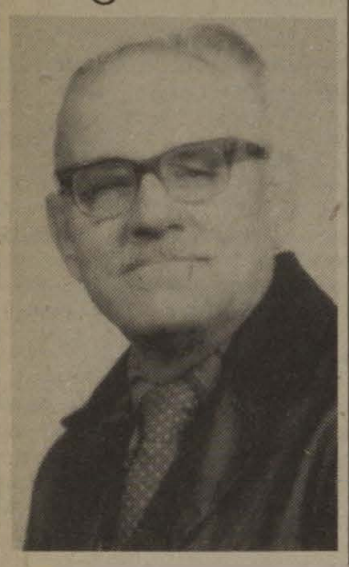


A MÁV konténereit 1974 óta a Landler Jenő járműjavítóban javítják. Az üzem 30 dolgozója végzi az évről évre növekvő feladatokat. Tavaly például 630 konténert javítottak. Az idén 780 darab javítása szerepel a tervben. A tervidőszak végére pedig már 1250-et szeretnének javítani. A munka dandárját a 18 tagú II. Rákóczi szocialista brigád végzi.

(Laczkó Ildikó képriportja)

Hatvanhét évesen

A közösség szolgálatában



A záhonyi üzemigazgatóság szakszervezeti bizottságához 710 nyugdíjas tartozik. A 67 éves *Kovács László* szervező 1974 óta foglalkozik a nyugdíjasok gondjaival. Az ő feladata többek között az üdültetés, a szociális ügyek intézése és a klubnapok szervezése is. Gyakran utazik a környező falvakban lakó nyugdíjasokhoz gondjaikat enyhíteni, ügyeiket intézni.

— *Én mindig örömmel végeztem a társadalmi munkát, boldog voltam, ha valakin tudtam segíteni* — mondja. — *42 évet töltöttem a MÁV szolgálatában, ebből húsz évet „tengelyen". Voltam pályamunkás, segédfékező, kezelő. 1948-tól az szb kultúrfelelőseként szerveztem a tánc- és színjátszó csoportokat, zenekarokat, szakköröket. Még mozigépész is voltam.*

Kovács László — a közművelődésben kifejtett tevékenységéért — megkapta a *Szocialista kultúráért* kitüntetést. Most is fiatalos lelkesedéssel dolgozik másokért. Aktív része van abban, hogy a záhonyi művelődési házban működő vasutas nyugdíjas klubban mindig tartalmas programok várják a látogatókat.

— *Havonta egy alkalommal vetélkedőket, ismeretterjesztő előadásokat szervezünk. Jó a kapcsolatunk a debreceni, a nyíregyházi és a püspökladányi nyugdíjasokkal is.* Gyakran meglátogatjuk egymást, kicseréljük tapasztalatainkat. Évente két alkalommal nyugdíjas taggyűlésen számolunk be eredményeinkről, terveinkről. Ha egészségem is lehetővé teszi, néhány évig még szeretném a nyugdíjasok érdekeit képviselni . . .

Szőgyényi Bertalan

Mechwart-napok a szakközépiskolában

Három napra a diákönkormányzat vette át a „hatalmat"

Másodszor kerültek megrendezésre a Mechwart-napok a *Mechwart András Ipari Szakközépiskola* Rimaszombati út 2—8. szám alatti épületében. Kollégiumának épülettömbje és a tantermek az Osztapenko-szobornál, két nagy forgalmú út szögletében épültek fel.

A Mechwart-napok rendezvénysorozata KISZ által meghirdetett forradalmi ifjúsági napok keretében ment végbe. Ez alkalommal méltóan emlékeztek meg a Kommunista Ifjúsági Szövetség 25 éves jubileumáról is.

Gazdag program

Váczi István igazgatót kérdezzük a Mechwart-napok szerepéről, jelentőségéről.

— *Diákjaink megemlékeztek iskolánk névadójáról, a tudós mérnökről. Megkoszorúzták sírját a Kerepesi temetőben. Az iskola jelképes kulcsának átadásával a diákönkormányzat vette át a „hatalmat".* A Tudományos Diákkör előadásai, a vers- és prózamondó verseny, a vasutas vetélkedő, irodalmi alkotó pályázat a közismereti és szakmai tanulmányi szint növelését segítették. Azt tűztük célul, hogy jól képzett szakembereket indítsunk útnak vasúti pályájukon és egyúttal segítsük felnőtté válásukat is.

— Mit takar a meghívóban a „Líbiai tájak és emberek" cím?

— A líbiai diákok itt készülnek fel — mondja az igazgató —, dízelmozdony-szerelők lesznek. Képzésük biztosítja az elmélet és a gyakorlat egységét, mellyel megfelelhetnek későbbi feladataiknak.

— Valóban kézhez kapták az iskola kulcsát a tanulók? Kik képviselték a diákokat?

— *Újházi Béla KISZ-titkár és bizottsága vette át a kulcsot, s vele a háromnapos diákhatalmat.*

Az iskola több mint 25 éves múltra tekint vissza, amelyből 4 év már ebben a korszerű intézményben telt el.

Vajnai Sándor műszaki igazgatóhelyettes; *Németh László* a szakmunkásképzés és a felnőttoktatás igazgatóhelyettese, *Tiber János* az intézmény gyakorlati oktatásának vezetője ad tájékoztatást az iskola életéről.

Sokoldalú képzés

Vajnai Sándor:

— *Huszonkét tantermes iskolánkhoz 500 személyes, jól felszerelt kollégium társul és szálloda szintű elhelyezést tesz lehetővé. Mint felkiáltójel emelkedik ki a tájból a több mint tízemeletes épület és hívja fel magára a figyelmet.*

A fővárostól hatvan kilométernél távolabb lakók kapnak kollégiumi elhelyezést. A leánytanulók másutt vannak elhelyezve. A tanintézet széles, hosszú folyosói színesek, zöld linóleum burkolatuk zajtalanná teszi a közlekedést. Érettségi tablók a falakon, a vitrinekben a vasúti munka kellékei, emblémái, jelei. Mindezek érzékeltetik, hogy megkezdődött ennek az új iskolának az önálló élete.

Németh László:

— *Kollégiumunk nincs teljesen kihasználva. A tanulólétszám viszont teljes!* Képzésünk kiterjed az üzemeltető és szolgáltató ágazatra, kezdve a dízelmozdony-szerelő, s a nagyvasúti villamos-járműszerelő szakmától a vasút forgalmi ágazatáig.

Ezenkívül a 3 éves szakmunkásképzéssel is a vasútüzemet segíti az iskola. A dízelmozdony-, és villamos-járműszerelők szakmunkásképzését is itt végzik bizonyítvány kiadásával.

Tiber János:

— *Az iskola a dízelmozdony-szerelő, villamos-járműszerelő, továbbá a távközlő és biztosítóberendezési műszerész szakra való képzéssel együtt érettségit is ad!* A nappali tagozaton kívül a biztosítóberendezési műszerészek technikusminősítését országosan; a vasútgépész technikusminősítését a szombathelyi iskolával közösen végezzük.

Az iskolában korszerű közismereti és szakmai képzés folyik. Ezt igazolja, hogy több tanuló közlekedési főiskolán, egyetemen folytatta tanulmányait.

Ismerkedés a leendő szakmával

A gyakorlati képzést az első évfolyamon az iskola tanműhelyeiben; a második évtől a MÁV legkorszerűbb üzemeiben folytatják. Így tekintik bázisüzemnek az Északi Járműjavítót, a Távközlési Biztosítóberendezési Építési Főnökséget és a nagyobb forgalmú állomásokat és pályaudvarokat.

A tanulók műhelygyakorlata „élő", hiszen nem modelleken dolgoznak. A munka mellett megismerkedhetnek jövendő munkatársaikkal, a szerelőkkel, a művezetőkkel, a mérnökökkel és a munkahelyi légkörrel.

Az Északi Járműjavító Üzem négy szakembert: *Besnyő Józsefet, Bencze Józsefet, Motyovszki Mihályt* és *Meleg Andrást* engedte át gyakorlati szakoktatónak az iskola részére.

Diákvélemények

Hogyan vélekednek a szakközépiskoláról a diákok?

Nasszer Mohamed Hamza:

— Tripoliban élnek a szüleim! Afrika lehelete csak nyáron érint meg, de Budapest szépsége megragadott. Szeretem az embereket, az iskolát. Nagyon szeretném a szakmámat jól megtanulni.

Lőcsei Magdolna:

— A 4/E-be járok. Szüleim nem vasutasok. Mint pesti gyerek megszerettem az úttörővasutas életet és így kerültem ide. Tervem, hogy a Győri Távközlési és Műszaki Főiskolán forgalmi tagozaton továbbtanulok.

Tóbiás László:

— Magam is úttörőként kerültem kapcsolatba a vasutas élettel. De érdeklődésem a magyar irodalom és történelem felé fordult. Szerepe volt ebben a tanáromnak is.

A tantermekben eközben a diákzenészek mutatkoznak be. Az irodalmi pályázatot minősítik. A diákok ünnepelnek. Valami történik a falak között, ami más mint a „szürke" hétköznapok izgalma. Három napra az iskola kulcsával együtt a „hatalom" is az övék.

(Szabó)

A fafaragó előmunkás

A szatmári síkság kellős közepén, a mátészalka-zajtai vasútvonalon az utolsó előtti állomás *Jánkmajtis*. Itt él *Tar András* családjával, innen jár dolgozni munkahelyére, a közúti mozgó pályamesteri szakaszra, ahol 1983-tól előmunkás.

A hetvenes évek elejétől keresi a cseresznye, a dió és más könnyen faragható fákat, de az ismerősök is gyakran odaadják a faragásra alkalmas fát, az ügyes kezű vasutasnak, hogy készítsen belőle tálat, díszdobozt, vagy éppen egy fésülködőtükröt.

Legszívesebben a *Beregi ékrovás* mintákat tervezi meg faragásra. A tökéletesebb motívumok elsajátításáért a szakkönyvek egész sorát tartja a maga faragta polcokon. A lakásában levő használati tárgyak — *asztal, székek, az előszobafal* — az ő kezemunkáját dicsérik. Tehetségéről hamar tudomást szereztek a falubeliek. Legkeresettebb munkája az ökrösfogat volt. Ezt még Amerikába is vitték, vagy küldték csomagba a rokonoknak, ismerősöknek. Az esti faragások mellett, szabadidő-programnak ott van a gyümölcsös is, amit ő gondoz, metsz, permetez. S mindezt kiegészíti, hogy rendszeresen bejár szakmai továbbképzésre Nyíregyházára.

Tar András ma már nincs egyedül hobbijával. Jánkmajtison, a művelődési házban egy fiatalokból álló faragó csoportot vezet. Átadja tudományát, segíti az ügyes kezű gyerekeket.

Zsoldos Barnabás

Dávid József:

Sógorom, a masiniszta

Anyírségi Nyáriban hetekig beszéltek a Kistót lány lakodalmáról. Sárika szülei kitettek magukért s olyan mennyegzőt rendeztek, hogy a pesti vőlegény, Varga Ferenc rokonainak is sokáig emlékezetes marad.

Az esküvőre nem személygépkocsik vitték a násznépet — mint ahogy az mostanában szokás —, hanem szekerek, színes selyemkendőkkel felpántlikázott lovak és az ifjú párnak valahonnan még egy régi hintót is szereztek.

Szép volt, különleges volt, de hát azóta eltelt néhány év és új lakodalmak, jeles események zajlottak le a nyírségi községben. Hanem a Kistót családba nősült Varga Ferenc villamos mozdonyvezető nevét ma is úgy emlegetik, mintha az egész község szorosabb rokonságba lenne vele:

— *Sógorom, a masiniszta . . . hát nem tudod?* A Kistót Sárika férje. Beszerezte a gyereket a szakközépiskolába. Úgy ám! A kölyök is mozdonyvezető lesz . . .

Pontosan senki nem tudja, hogy Nyáriból hány ifjú legénykе kapott kedvet Varga Ferenc szép, rangos pályája követésére, de az biztos, hogy Sárika egyik öccse már mozdonyon van, a másik harmadéves ipari tanuló a MÁV járműjavítóban és a szűkebb falujából még három gyerek sorsa, élete is a vasút felé igazodik.

Megtörtént, hogy Nyáriból — a nagy iskolai vakáció alatt — öt-hat tizenkét éves fiúcska indult el a 17 km-re levő állomáshoz — mivel a községükben nincsen nagy vasút, hogy megnézzék, hogy robog a sógor a Tokaj expresszel Nyíregyháza felé.

Lehet, hogy nem éppen Varga Ferenc villamos mozdonyvezető vitte a vonatot, de a gyerekek esküdöztek, hogy még szalutált — vissza is köszönt, integetett — nekik. No persze csak egy pillanatra, mert azt már a gyerekek is tudják, hogy a masiniszta szemének a szemaforokon, a pályán kell lenni, hisz óriási a felelősség a száz kilométeres sebességgel robogó vonat mozdonyvezetője vállán.

— *Nagy dolog a vasút. Igen nagy dolog* — mondja Varga Ferenc apósa a gyerekeknek. — *Talán a legnagyobb találmány, amit az ember valamikor kigondolt . . .*

— A fiatal — kétszeresen is kitüntetett villamosmozdony-vezető meg, ha rokoni látogatáson van, csinos kis feleségével, Sárikával és körülveszi a fiatalabb nemzedék, ilyeneket mond:

— *Nem olyan nagy dolog az, srácok, van ennél csodálatra méltóbb technikai alkotása is az embernek, de hogy szép, hasznos és aki szívvel, lélekkel, okos hozzáértéssel a szolgálatába lép, nem bánja meg.*

Akad olyan nyolcadikos pályaválasztás előtt álló fiú, akiből kibújik az anyagiasság is és bár sután, bátortalanul, de megkérdezi:

— És mennyi fizetése van sógor bácsinak?

— *Aj jaj!* — buggyan ki a nevetés hangosan Varga Ferenc szájából és a sütés-főzésnél segédkező feleségét hívja, mondja már, mennyi pénzt hozott neki haza a múlt hónapban.

Sárika nem kis büszkeséggel mondja: — *Hétezren felül* — és gyorsan hozzáteszi: — *de én is tettem hozzá majdnem hármat.*

A kis sógorok egymásra néznek, felnőttes komolysággal bólogatnak, jóllehet nemigen vannak még tisztában a keresetek igazi értékével, meg arról sincs képük, hogy ezért a pénzért mit követelnek egy mozdonyvezetőtől, Varga Ferenc magyarázatba kezd:

— No, nehogy abban ringassátok már magatokat, hogyha kikerültök a tanműhelyből, a szakközépiskolából és szolgálatba álltok, mindjárt ennyi pénz üti a markotokat. *Az iskola után újabb iskolák, tanfolyamok következnek, aztán a gyakorlat, bizonyítás a pályán, hogy valóban méltók és alkalmasak vagytok a vasút szolgálatára.* Aztán, ha lehúztok már 20 évet, mint én becsülettel, baj nélkül, akkor elmondhatjátok, hogy az egyéni, családi életeteket is a célállomásra vitte a vonat.

Miközben a leendő vasutasok gondolata már egy képzeletbeli vonaton robog, nem is sejtik, hogy Varga Ferenc mozdonyvezető a felesége szülőfalujában valami olyasfajta mozgást indított el, mint egyik-másik vasutas községben az az első ember, aki a pálya felé fordult s egyszer csak felzárkózott mögé egy-egy rokon, barát, majd a másik, harmadik s végül — évtizedek múlva — a fél falu.

Lehet, hogy egyszer a nyírségi Nyárit is vasutas jelzővel fogják emlegetni?

Április 11.

A KÖLTÉSZET NAPJA

Radnai Ketykó István

Borsosberényi elégia

Barna Mihály kollégámnak ajánlom

Füst gomolyog a repedt vaskályha tetején —
a kátrányillatú hajnalon villanypárnával melegítem fel magam . . .

Kezdődik a nap.
Korán kelő verebek és galambok pöttyös útjain lépkedek a raktárban;
óvatosan fel-fel nézve a gerendákra,
míg végül sikerül kizavarnom fejem fölül a mérges hadat.

Az óra bent álmosan veri az ütemet,
akár a szívem
lustul már olykor, érzem néhanap — — —
Ismeretlenek köszönnek rám a pénztárablaknál
s úgy néznek, mint valami más bolygóról jött idegent —
hiába, a reggeli ködös esőfüggöny elrejti arcom,
pedig jártam már valaha ezen a vidéken
verseim idézték itt élő barátaim
s ki tudja: az is lehet, hogy itt is voltak
— mint más faluban —, kik kivágták azokat az újságból
és a falra szegezték az ágyuk fölé . . .
Milyen boldog keresztrefeszítések voltak azok!
Szitál, permetez az áprilisi eső —
dizelmozdony húzza maga mögött vonatát
az ablakokból barátaim és ismerőseim integetnek —
szemük fénye melegít tovább;
kikapcsolom a villanypárnát
tudom: nem vagyok egyedül!

Fazekas Lajos

Fényt gyűjtöttem

Boldogok csak azok lehetnek,
akik szeretnek.
Boldogok csak azok lehetnek,
akiket szeretnek. —

Fényt gyűjtöttem a szívemben:
szeretetet.
Jöjjetek, hogy ti is
fölmelegedjetek! —

Túlélem a sorsom:
Szavaimból rátok mosolygok.
S kezemből kezeitekben
folytatódnak a dolgok. —

N. Horváth Péter

Esztendők szállnak...

Esztendők szállnak felettem,
számolni is elfelejtem,
megrögzött hibáim alatt,
az, ami még bennem maradt
visszaszól.

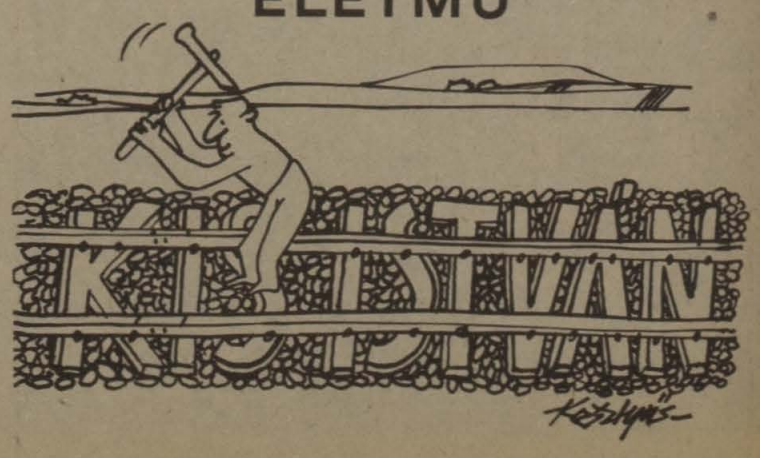
Tűnődöm a kilátáson,
vagy csak a merengőt játszom,
nyitott szemem előtt ködbel,
ahonnan a jövő tör fel
valahol.

Zsirai László

Hajnali vonat

menetel mezők mentén,
vaslábát veri vashoz,
erdők engedik elsuhanni,
korai! korai üzenetet hoz,
álmodó várótermet ébreszt,
diákot, munkást, költőt
felvesz.
talpon él át egy vonatöltőt!
utazó embernek öröme: hallani,
indul és odaér vele a hajnali!

ÉLETMŰ



A Szovjetunió vasútvonalain

Nagyarányú fejlesztések a XI. ötéves tervben

A világ vasútvonalain szállított áruknak több mint a felét a Szovjetunióban juttatják el rendeltetési helyére. A szovjet vasútvonalak hossza mintegy 142 ezer kilométer.

— Hogyan fejlesztik a vasutat a XI. ötéves tervben? — kérdeztük *Vlagyimir Kocsantól, a* Szovjetunió közlekedésügyi miniszterhelyettesétől.

— *A jelenlegi, XI. ötéves tervben 3580 kilométer új vasútvonalat, több mint ötezer kilométer második vágányt kívánunk megépíteni, villamosítani szeretnénk több mint 6400 kilométer nagy áruforgalmat lebonyolító vonalat. Több mint 15 ezer kilométer hosszú pályát kell ellátnunk térközbiztosítással és központi diszpécserszolgálattal, 12 ezer váltót állítunk át elektromos, központi irányításra.*

— A BAM is teljesen elkészül az ötéves terv végére — folytatta. A forgalom beindításához szükséges nagy teljesítményű villanymozdonyokat már legyártották. Ezek bírják a nehéz természeti-éghajlati viszonyok között is a munkát. *Az ipar több mint 3000 villamos mozdonyt, 2500 dízelmozdonyt, 390 ezer teher- és több mint 15 ezer személykocsit szállít a vasútnak.*

Az ország vasúti szállításában számottevő technikai változások lesznek, amelyek lehetővé teszik, hogy 14-15 százalékkal növeljük az áruforgalmat. Jelentősen növekszik a népgazdaság számára fontos termékek fuvarozása. Az elmúlt ötéves tervvel összehasonlítva a kőszénből 62-77, kőolajból és kőolajtermékekből 35-39, vasércből 44-49, faárukból 38-40 millió tonnával többet fogunk eljuttatni rendeltetési helyére. A többletszállítás döntő részét a munkatermelékenység növelésének révén oldjuk meg.

— Hogyan?

— Valószínűleg hallott a Lvoviak kezdeményezéséről. Ezen a fontos csomóponton lényegesen csökkentették a vagonok ki- és berakodásának idejét. Új, egységes technológiai folyamatok alkalmazásával *tavaly több mint 100 ezer vagon/órát takarítottak meg,* ami csaknem 4000 vagon felszabadításával egyenértékű.

1979-től a moszkvai terület vasútvonalain már 6 ezer tonnás teherszállítmányokat továbbítanak. *A Rübnoje—Perovo vonalszakaszon pedig nemrég megindultak a 10 ezer tonnás szállítmányok.* A súly és a vonatok hosszának növelése tehermentesítette a terület zsúfoltságát, növelte a sebességet, csökkentette a vonatok állásidejét, javította a mozdonyok kihasználását.

— Milyen eredményeket hozott a XI. ötéves terv első éve?

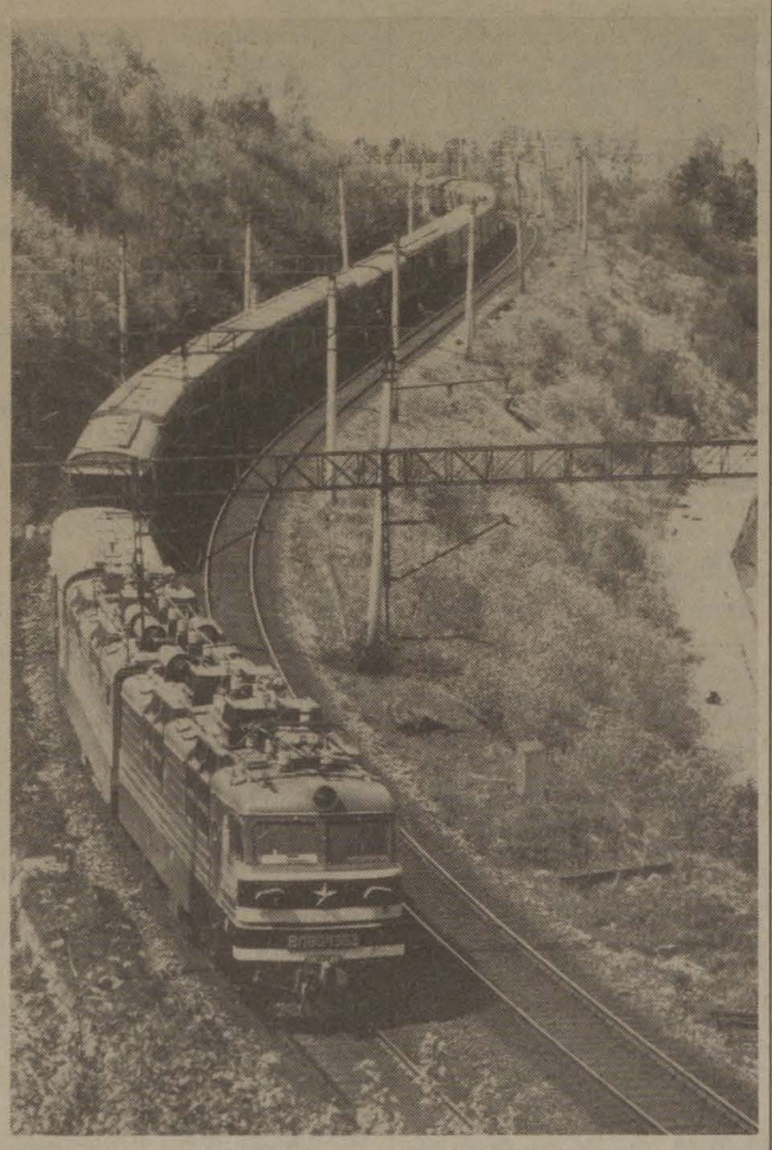
— *Az 1981. első félévre esedékes teherszállítási tervet túlteljesítettük. 22 millió tonna áruval többet szállítottunk, mint az előző év hasonló időszakában.* Olyan fontos áruk, mint a kőszén, a kőolaj, és a kőolajtermékek, a vas-, és mangánérc, a fekete fémek, a búza és az építőanyagok az előzetes tervnek megfelelően jutottak el rendeltetési helyükre.

— Mit tesznek a következő években a vasutasokért?

— *Nagyon sok szociális kérdést már eddig is megoldottunk.* Egyebek között emeltük a munkabéreket. Több mint kétszeresére növeltük az éjszakai pótlékot. A munkában eltöltött évek arányában jutalmat fizetünk a vasút és a metró dolgozóinak. Kiegészítő jövedelmet kapnak a Távol-Keleten, Szibériában, az Uralban és Kazahsztánban dolgozók. 1980-ban például prémium és jutalom formájában mintegy 890 millió rubelt fizettünk ki. *A vasutasok átlagos havi bére 190 rubel.*

A lakásépítkezésben csak a X. ötéves terv adatait tudom felsorolni. Ebben az időszakban 7,9 millió négyzetméter lakást építettünk. Átadtunk 300 bölcsődét és óvodát, kórházakat 6,5 ezer ággyal, rendelőintézeteket, ahol egy műszakban 15 ezer beteget látnak el, és 15 szanatóriumot.

A XI. ötéves tervben terveink szerint több mint 10 millió négyzetméter lakást fogunk megépíteni. Tervezzük általános iskolák, bölcsődék és óvodák, kórházak és rendelőintézetek átadását is.



Hosszú tehervonat kígyózik a transzszibériai vasútvonalon

Jelenleg 3100 kórház, rendelőintézet és gyógyszertár, 88 szanatórium áll a vasutasok rendelkezésére. Az ágazatban 35 ezer egészségügyi dolgozó tevékenykedik. Ezeknek a szociális intézkedéseknek köszönhetően sikerült erősen csökkentenünk a munkaerő-vándorlást.

A jövő szakembereit 15 felsőoktatási intézményben és 87 technikumban képezzük, amelyek évente 44 ezer szakembert bocsátanak rendelkezésünkre.

Dmitrij Szaszonov

A BAM új szakasza utat nyit a dél-jakutiai szénlelőhelyekhez

A szovjet Távol-Keleten a BAM északi elágazásaként új vasútvonal építését tervezik *Berkakit—Tommot—Jakutszk* között.

„Szibériát az tudja meghódítani, aki legyőzi a hatalmas távolságokat." Nyikoláj Nyekraszov szovjet akadémikus szavai tökéletesen illenek Jakutiára, az északkelet-szibériai autonóm köztársaságra. A tajgában 3,1 millió négyzetkilométernyi területen a geológusok számtalan ásványkincsre bukkantak; aranyra, gyémántra, ónra, szénre, földgázra, apatitra. De ezek kibányászása hallatlan nehézségekbe ütközik; a terület 70 százaléka hegyvidék, amely az örök fagy birodalmában fekszik, az éghajlat igen zord, a folyók, tavak, áthatolhatatlan mocsarak száma több ezer.

Gépkocsival itt nem juthatunk messzire. De a Léna és a többi hajózható folyó is csak 3-4 hónapig szabadul ki a jégpáncél fogságából. A légi szállítás túlságosan drága, viszont a szállítandó áruk mennyisége egyre nő. Ezért fűznek nagy reményeket a vasúthoz. De a Franciaországnál öt és félszer nagyobb országrészben az első síneket csak 1976-ban fektették le, és a vasútvonal hossza nem haladja meg a 150 km-t.

A gigantikus méretű — 3200 kilométer hosszúságú — *Bajkál—Amur vasútvonal legkritikusabb szakasza a kis BAM. Ez a 400 km-es szakasz BAM—Tinda—Berkakit között lehetővé teszi a gazdag dél-jakutiai szénmedence elérését,* melynek a becslések szerint csaknem 44 milliárd tonna, kiváló minőségű, kokszolható szénkészlete van. A lelőhelyet három évtizede fedezték fel, de vasút hiányában eddig a feltárásra nem kerülhetett sor.

A kis BAM megépítése lehetővé tette egy hatalmas iparközpont létrehozását. *A tizenegyedik ötéves tervben adják át a nyerjungrini külszíni fejtést; amelynek évi kapacitása 13 millió tonna szén.* Hamarosan elkészül a Szovjetunió egyik legnagyobb dúsítója, ahol évente 9 millió tonna szenet fognak feldolgozni.

Bár a BAM építése még nem fejeződött be, már megkezdték az északi elágazás tervezését. *A csaknem ezer kilométeres vonal Berkakit—Tommot—Jakutszk között épül,* elősegíti újabb bányák nyitását, eddig lakatlan területek iparosítását.

A nyerjungrini szénmedencétől 100 km-rel északra fekszik az aldáni vasérclelőhely, *készletét mintegy 20-25 milliárd tonnára becsülik a szakemberek.* Csaknem 10-15 milliárd tonna ércet külszíni fejtéssel tudnak kitermelni. A fémkohászat nyersanyagkészleteinek ilyen szerencsés kombinációja Földünknek alig két-három vidékén fordul elő. Például Elzász-Lotharingiában, de ott az érc és szén minősége gyengébb, mint Jakutiában.

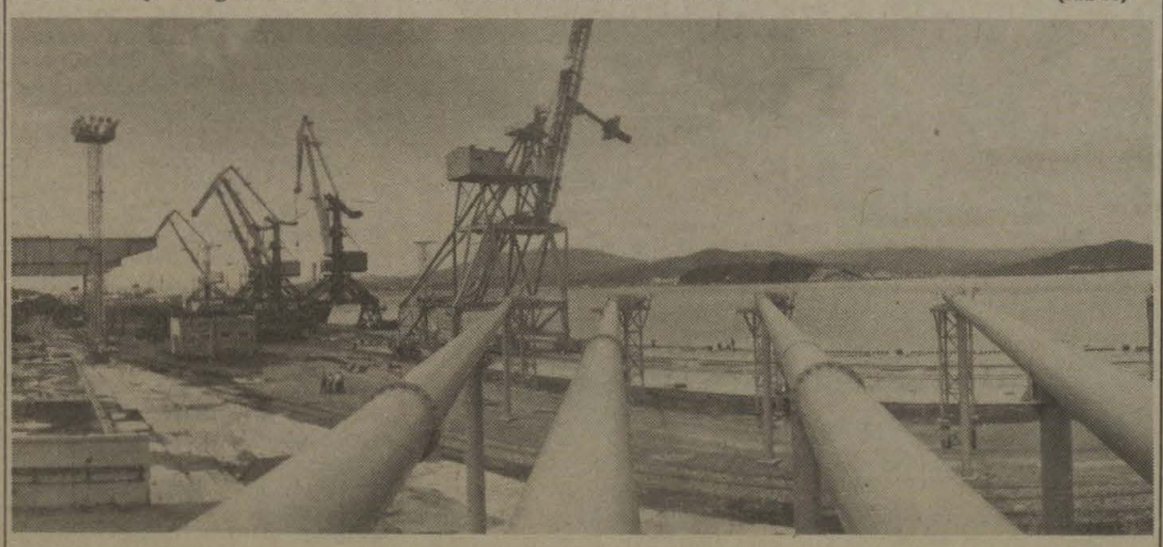
A vasútvonal közepe táján található a szeligdári apatitlelőhely. Évente 4-5 millió tonna foszforoxid kitermelésére nyílik lehetőség. Ez az ásvány nélkülözhetetlen a műtrágyagyártásban.

A közgazdászok előzetes számításai szerint *a Berkakit—Tommot—Jakutszk vasút építése körülbelül másfél milliárd rubelbe kerül és ez az összeg hat év alatt térül meg.*

A vasút felépítése hozzájárul a gáz- és kőolajkitermelés nagyarányú fejlesztéséhez is. Az a tény, hogy végállomása Jakutszkban, a Léna legnagyobb kikötővárosában lesz, lehetővé teszi a világ legnagyobb kőszénmedencéjének feltárását és üzembehelyezését.

A BAM északi leágazását a későbbiekben egészen az Ohotszki-tengerig kiépítik.

(APN)



Az épülő Vosztocsnij kikötőbe érkezik majd a BAM-on szállított nyersanyag, és hajón viszik tovább rendeltetési helyére

ALAPÍTÓ MUNKÁSŐRÖK

Az eskühöz híven

A szegedi igazgatóság munkásőrei példát mutatnak nemcsak a munkahelyeken, hanem a fegyveres testületben is. Önként vállalt feladatuk teljesítéséről parancsnokaik is elismeréssel szólnak. Közülük többen 25 évvel ezelőtt fogtak fegyvert a haza védelmében. Az alapítók közül most kettőt mutatunk be.

Dr. Benda Antal másfél éve ment nyugdíjba, de kapcsolata azóta sem szakadt meg munkahelyével. Bejár az igazgatóságba, felkeresi volt munkatársait, segíti, tanáccsal látja el a fiatalokat. S tevékenyen részt vesz pártalapszervezete munkájában.

Dr. Benda Antal

Az elsők között

Baján született, szegény munkáscsaládban. A kereskedelmi iskola elvégzése után a biztos megélhetést nyújtó vasútra kérte felvételét. Ez 1939-ben sikerült neki, Orosháza állomásra vették fel segédtiszti gyakornoknak. A szakvizsgák után állását napidíjas állomásfelvigyázó jelöltnek rendszeresítették. Erdélyben több helyen volt forgalmi szolgálattevő, majd az 1941/42-es tanévben elvégezte a tisztképzőt. Aztán Gyula, majd Békéscsaba következett.

A felszabadulás után Gyulán, Mezőhegyesen szolgált, később átkerült Makóra kereskedelmi munkakörbe. 1952-ben helyezték az igazgatóság tervosztályába. Utána a személyzeti osztályon dolgozott, majd az igazgatóság pártbizottságának titkára lett. Az ellenforradalom leverése után Makó, majd ismét az igazgatóság következett. Az akkor újjáalakult személyzeti osztályon csoportvezető, 1958-tól nyugdíjazásáig pedig osztályvezető.

— Származásomból és politikai hovatartozásomból egyértelműen következett, hogy az akkor megalakult munkásőrségbe az elsők között kérjem felvételemet. *1957. február 10-től munkásőr vagyok.* Emlékezetes számomra március 10-e, amikor Szegeden először vonult ki az utcára a munkásőregység egyenruhában és fegyverrel. Ez nagy hatással volt a néphatalomhoz hű emberekre és az ellenséges elemekre is. Munkásőri pályafutásom kezdete nem volt könyű.Abban az időben Makóról jártam be dolgozni, közben tanultam — előbb a marxista—leninista esti egyetemet, majd a jogi egyetemet végeztem el — s mindehhez párosult a munkásőri szolgálat.

Elismerésre méltóan

Szeretem ezt az önként vállalt munkát, enélkül ma már elképzelhetetlenek napjaim. Tizenhét évig beosztott munkásőr voltam, *pár éve pedig a munkásőrség Szeged városi egység törzsének a munkatársa vagyok.*

Dr. Benda Antal 1957-ben tett esküjéhez híven *immár negyedszázada szolgálja a nép államát fegyverrel, munkával és felvilágosító szóval.* Jól és hatékonyan segíti a parancsnokságot az állományépítési, a szervezési és a nevelői feladatok ellátásában. Munkáját mindenkor a pontosság, a lelkiismeretesség jellemzi. Rendszeresen lát el ügyeleti szolgálatot — elismerésre méltóan.

Bálint Ferenc makói forgalmi szolgálattevő vasutas dinasztiából származik. Nagyapja 40 évig, édesapja 25 évig dolgozott a vasúton. Így érthető, hogy az ő útja is ide vezetett. *1946 nyarán Makón, a vasúti kocsijavító műhelybe vették fel inasnak.* Három évvel később szabadult, egy évig lakatosként dolgozott, majd munkáskáderként Budapestre küldték forgalmi tanfolyamra. Onnan került vissza Makóra. Megszerezte az önállósítót, s azóta megszakítás nélkül dolgozik egy helyen ,naponta fogadja és indítja a vonatokat.

— A munkásmozgalommal egészen fiatalon, 1944-ben kerültem kapcsolatba — mondja magáról. — Szüleim párttagok voltak, így otthonról hoztam a mozgalmi életet. Ifjúsági vonalon dolgoztam, az akkori MADISZ szervezője voltam. Amikor a makói műhelybe kerültem, ott már szervezett ifjúmunkásokkal találkoztam.

Tudta a kötelességét

— Az 1956-os események első éjszakáján éppen szolgálatban voltam. Reggel amikor mentem haza a szovjet páncélosok már vonultak át Makón, így itt szerencsére komolyabb mozgolódás nem volt. Katonaviselt ember lévén tudtam mi a kötelességem. A mozgalmi emberekkel együtt én is azon

Bálint Ferenc

voltam, hogy a vasút ne álljon le. Ha néha nehezen is, de minden vonatot időben elküldtem. Amikor pedig megalakult az MSZMP, azonnal jelentkeztem a pártba. 1957 elején a városi pártbizottságra küldtek és ott közölték, hogy egy új fegyveres testület alakul. Nem sokat gondolkodtam, jelentkeztem munkásőrnek. *Itt, Makón 1957 márciusában alakult meg a Vásárhelyi Kálmán járási munkásőregység, amelyben öt makói vasutas volt.* Parancsnokunk *Tóth Lajos* szintén vasutas volt. Később rajparancsnok, fél év után szakaszparancsnok, aztán zászlóaljtörzstag lettem. Huszonkét éve a zászlóalj híradóparancsnokaként tevékenykedem.

Bálint Ferenc és a többi munkásőr helytállására békeidőben is sokszor szükség van. *Az 1970-es makói árvíznél negyven napig szolgáltak.* Mint híradóparancsnok társaival végigharcolta a „víz elleni háborút". Soha nem felejti el, amikor 600 autóbusszal mentették a lakosságot, s egyetlen éjszakán kitelepítették az egész várost. Aztán részt vettek a közrend védelmében, majd a makóiak visszatelepítésében.

A két alapító munkásőr életútja példaként szolgálhat a nyomukba lépő fiataloknak.

Gellért József

Alapító munkásőr

Nyugdíjasan is tagja a testületnek

Békéscsabán 1957. március 14-én a városi tanács nagytermében tettek esküt azok a munkásőrök, akik elsőként jelentkeztek a felhívásra a néphatalom megvédésére. Közöttük volt és azóta is elkötelezettje e hivatásnak *Porcsalmi István* mozdonyvezető.

— *1978 óta nyugdíjas vagyok, de amíg bírom, addig tényleges munkásőrállományban maradok* — mondotta —. *Az eltelt negyedszázad nem múlt el nyomtalanul. Az emlékek mély nyomot hagytak bennem.*

Porcsalmi István fűtőházi munkásként kezdte vasúti szolgálatát, később fűtőként, majd gőzmozdonyvezetőként dolgozott. A szakvizsga letétele után motorvezető munkakörben teljesített szolgálatot nyugdíjazásáig. Szakvonali munkája mellett évekig volt alapszervezeti párttitkár.

A család két lánya — akik már azóta felnőttek és szintén aktív közéleti tevékenységet folytatnak — sokat segítettek édesapjuknak az önként vállalt feladatok teljesítésében.

A munkásőrség megalakulásának 25. évfordulóját méltón ünnepelték a békéscsabai vasutas munkásőrök. Az 1981. évi szocialista versenyben ugyanis a vasutas szakasz az első helyen végzett.

Zacharidesz Jánosné

Vetélkedő a munkásőrségről

A munkásőrség fennállásának negyedszázados évfordulója tiszteletére vetélkedőt rendezett az MHSZ Szeged városi tartalékos honvédelmi klubja. A részvevők a munkásőrség történetével kapcsolatos feladatokat oldottak meg. Az első helyen *Almási István* (MÁV Igazgatóság), a másodikon *Dorogi Péter* (MÁV Igazgatóság) végzett.

MÁRCIUS 23-ÁN

Budapesten tanácskozott az USIC technikai bizottsága

BAJNOKSÁGOK HÉT SPORTÁGBAN + SZOMBATHELY VÁRJA A NŐI RÖPLABDÁSOKAT

A *Nemzetközi Vasutas Sportszövetség* (USIC) technikai bizottsága március 23-án Budapesten, a MÁV Vezérigazgatóság konferenciatermében tartotta soros ülését. A részvevőket s az elnökségben helyet foglaló *Szücs Zoltánt*, a MÁV vezérigazgatóját és *Páder Jánost*, az Országos Testnevelési és Sporthivatal elnökhelyettesét *Szemők Béla*, a vasutas-szakszervezet titkára üdvözölte. Ezután a házigazda szerepében Szücs Zoltán a MÁV vezetői és a sportszerető vasutasok nevében kívánt eredményes tanácskozást a bizottságnak. Páder János az üdvözlő szavak után kiemelte a vasutas sport szerepét a hazai és a nemzetközi sportmozgalomban.

Az üdvözlések elhangzása után a francia *Robert Burienek*, a technikai bizottság elnökének vezetésével megkezdődött az érdemi munka. A bizottság elsőnek az 1982. évi versenyprogramot tekintette át. A szövetség az idén 7 sportágban rendez versenyt. Az északi és az alpesi összetett síbajnokságot — ezeken magyar versenyzők nem vettek részt — januárban a Szovjetunióban, illetve az NSZK-ban rendezték meg. A férfi és női asztaliteniszezők júniusban Svájcban találkoznak. *A női röplabda bajnokságra augusztusban Szombathelyen kerül sor.* A női tekézők szeptemberben Csehszlovákiában, a férfi úszók Bulgáriában, a kézilabdázók az NDK-ban, a sportlövők Franciaországban — ugyancsak szeptemberben — mérik össze tudásukat. *A magyar vasutas sportolók valamennyi bajnokságban érdekeltek.*

A bizottság ezután kiegészítette a jövő évi bajnokságok tervét, majd 1985-ig előzetesen számba vették, hogy milyen sportágakban, hol rendezzenek bajnokságot.

Szücs Zoltán köszönti az USIC technikai bizottsági ülésének résztvevőit

Az ülés résztvevői, előtérben az osztrák sportvezetőkkel
(Laczkó Ildikó felvételei)

A tűzvédelemről tanácskoztak Székesfehérváron

A székesfehérvári körzeti üzemfőnökségnél a közelmúltban tűzvédelmi-bizottsági értekezletet tartottak, amelyen *Pajor István* műszaki üzemfőnök-helyettes, a bizottság vezetője értékelte az elmúlt esztendőben végzett munkát és ismertette a legfontosabb teendőket.

Az elmúlt évben az üzemfőnökség területén öt esetben keletkezett tűz. A kár nyolcezer forint. A tűzmegelőzés szabályait területenként határozták meg, amelyek ellenőrzésével a bizottsági tagok foglalkoztak. A jövőben szigorúbban kell ellenőrizni a vontató járművek, valamint a villamos berendezések állapotát, ugyanis gyakoriak az elektromos zárlatok és az olajcsőszakadás következtében keletkezett tüzek.

(Tunyogi)

MODELLEZÉS

Jól szerepeltek a MÁV modellezői az idénynyitó szabadon repülő modellversenyen. Az úttörő kategóriában *Stefel Viktor* első, *ifj. Kovarik László* második helyezést és ifjúsági ezüstjelvényt szereztek. Vass Antal és Kerekes Péter ifjúsági bronzjelvényesek lettek.

A gumimotoros modellek ifjúsági kategóriában *Pénzes Gábor* végzett az első helyen és ifjúsági ezüstjelvényt szerzett.

A felnőtt kategóriában három II. osztályú, két III. osztályú és egy IV. osztályú minősítést szereztek a budapesti MÁV Modellezőklub versenyzői.

— Nyugdíjas taggyűlés. A győri körzeti üzemfőnökség önálló nyugdíjas csoportjának 987 tagja van. Március 8-án taggyűlésen értékelték az elmúlt évi gazdasági, kulturális és segélyezési munkát és meghatározták a legfontosabb feladatokat.

HÍREK

— Nyugdíjasok taggyűlése. Kazincbarcikán, március 16-án taggyűlést tartottak a körzethez tartozó nyugdíjasok részére, amelyen Drahos János, a nyugdíjas csoport elnöke tájékoztatta a megjelenteket az eredményekről és a legfontosabb feladatokról.

— Művészek a brigádklubban. Tahi Tóth László és Balázs Péter színművészek műsoros estet tartottak a nagykanizsai vasutasok szocialista brigádklubjának tagjai részére, március 22-én. A művelődési ház zsúfolásig megtelt színháztermében színvonalas műsorral szórakoztatta a közönséget a két művész.

— A nőket köszöntötték. A dombóvári körzeti üzemfőnökség szakszervezeti és KISZ-bizottsága a DVMSE csarnokában rendezett ünnepséget a nemzetközi nőnap alkalmából. Kovács Sándor, a szakszervezeti bizottság titkára köszöntötte az üzemfőnökség nődolgozóit, méltatta érdemeiket. Utána Harangozó László üzemfőnök kitüntetéseket és pénzjutalmakat adott át.

— Újító vasutasok. A debreceni körzeti üzemfőnökségen egyre több az újító vasutasok száma. Az elmúlt évben nyolcvan újításból 35-öt hasznosítottak, amelynek értéke meghaladta a 100 ezer forintot. Újítási díjként 42 ezer forintot fizettek ki.

— Kirándulás. A hatvani VII. gépesített mozgó pályamesteri szakasz Radnóti szocialista brigádja a közelmúltban kirándulást szervezett Salgótarjánba. Megtekintették a Bánya Múzeumot és a város nevezetességeit.

— Kiállítják a 424-est. A szolnoki körzeti üzemfőnökség vontatási üzemegységének szocialista brigádjai társadalmi munkában helyreállítják a 424-320-as pályaszámú gőzmozdonyt, és a vasutasnapra Szolnok állomáson állítják ki. A 424-eseknek fontos szerepe volt a Budapest—Záhony és a Budapest—Lökösháza vonal személy- és áruszállításában. A nagy teljesítményű 424-esek közül néhány még jelenleg is üzemel a MÁV-nál.

— Farsangi bál. A székesfehérvári körzeti üzemfőnökség Széchenyi utcai napközis óvodájában farsangi délutánt rendeztek a gyerekeknek, amelyen a szülők is részt vettek. A programban játék, zene, vers, társasjáték is szerepelt.

— Sikeres áruszállítás. Mátraballa állomás legnagyobb szállíttatói a környéken levő nyolc termelő szövetkezet. A jó együttműködésnek köszönhető, hogy az elmúlt évben sikerült kielégíteni a szállíttatók kocsiigényeit. A tavalyi áruszállítási teljesítmény meghaladta a kilencvenezer tonnát.

— Értékelték az őszi szállítási versenyt. A szombathelyi igazgatóságon befejeződött a szolgálati helyek és a szocialista brigádok közötti — az őszi szállítás idejére kiírt — verseny értékelése. A legeredményesebb munkát a veszprémi körzeti üzemfőnökség kollektívái végezték. Jutalmuk 50 ezer forint. A szocialista brigádok közül a veszprémi Széchenyi 10 ezer, a zalaegerszegi Vörös Csillag és a szombathelyi Luganszkij öt-öt ezer forint jutalomban részesült az őszi szállítások időszakában végzett kiemelkedő munkáért.

HALÁLOZÁS

Ötvenöt éves korában váratlanul elhunyt Erki Sándor, a Hatvan-salgótarjáni pályafenntartási főnökség szakvonali oktatója. 1947-ben került a vasúthoz. Volt pályamester és munkaügyi vezető is. 1978-ban nevezték ki szakvonali oktatónak. Aktív közéleti tevékenységét és kiváló munkáját több kitüntetéssel ismerték el.

Lakásesere

Elcserélném Budapest, Rákos u. 98. sz. alatt X. emeleten levő egy plusz két félszobás, összkomfortos MÁV-bérlakásomat két kisebbre, MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet Lengyel Erzsébet, telefonon napközben: 12—16.

Elcserélném rákospalotai két, plusz étkezőszobás loggiás, komfortos MÁV-bérlakást, szoba hallos, vagy kétszobás tanácsira, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni hétfőtől péntekig 7—15 óra között a 409-511-es telefonszámon.

Elcserélném budapesti két szoba komfortos, gázfűtéses lakásomat másfél szoba komfortos lakásra, plusz egy különbejáratú szobára. Érdeklődni lehet délután 2 órától a 135-666 telefonszámon.

Elcserélném Balástya állomáson levő két szoba, konyhás, nagy kerttel rendelkező MÁV-bérlakásomat kiskunhalasi vagy szegedi lakásra. Minden csereváltozat érdekel. Levélcím: Domonkos István nyugdíjas, Balástya vasútállomás.

Elcserélném két szoba komfortos, III. emeleti, utcai, MÁV-bérlakásomat egy szoba komfortos tanácsi lakásra Budapest területén. Levélcím: Szörényi Béláné, Budapest, VI., Lehel u. 1. sz. III. 13.

Elcserélném Komáromban levői városközponti üzletsorok melletti földszintes, kétszobás, komfortos, erkélyes, 55 négyzetméteres tanácsi lakásomat budapesti hasonlóra. Lehet vasutas dolgozó is. Minden megoldás érdekel. Cím: Stumfold Rudolf, 2900 Komárom, Mártírok u. 5/a. fsz. 1.

Elcserélném Komáromban levő, két szoba, konyhás, kamrás — fürdési lehetőséggel — MÁV-bérlakást és 26 négyzetméteres szoba-konyhás tanácsi lakást budapesti két szoba összkomfortos tanácsi vagy MÁV-bérlakásra MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet a délutáni órákban a 345-462, munkaidő alatt a 27-77 telefonszámon: Zsitvay.

Elcserélném zuglói, zöldövezeti, 32 négyzetméteres, olcsó bérű, modern, összkomfortos tanácsi lakásomat 60 négyzetméter körüli, hasonló nívójú, összkomfortos MÁV-bérlakásra. Érdeklődni lehet 19 órától a 842-584, napközben a 49-46-os telefonszámon: Kiss Csaba

Szolnokon megjutalmazták a MÁV—MTE társadalmi munkásait

A Szolnoki MÁV MTE Vésző úti csarnokában március 1-én az egyesület több mint nyolcvan társadalmi munkását, tisztségviselőjét köszöntötte *Hollóy Tamás* ügyvezető elnök és *Ambrus János*, az egyesület elnöke. Méltatták önzetlen társadalmi munkájukat és kiemelték az egyesület tizenhárom szakosztályában kifejtett tevékenységüket.

A szakosztályokban, a különböző bizottságokban és az elnökségben tevékenykedő aktivistákat jutalomban részesítették.

A rendezvényen részt vett *Szabó József*, a Szolnok megyei Testnevelési és Sporthivatal elnöke, valamint *Szabó Károly*, az egyesület legnagyobb bázisszervének, a szolnoki járműjavító üzem szakszervezeti bizottságának titkára is.

MHSZ-ÉLET

Közgyűlés Debrecenben és Miskolcon

Megtartotta évi közgyűlését a Debreceni MÁV Igazgatóság *MHSZ Bocskai Lövészklubja*. A közgyűlésen jelen volt: *Havai Sándor*, az MHSZ lövészsport osztályvezetője, *Barczi József* MHSZ megyei, *Nagy Imre* MHSZ városi titkár, valamint *Kulcsár József* vasútigazgató.

A megjelent tagokat és vendégeket *Hanyicska József* szakosztályvezető köszöntötte, majd *K. Nagy Lajos* titkár tartotta meg a klubtanács beszámolóját.

A beszámolóból kitűnt, hogy a lövészklub társadalmi tisztségviselői igyekeztek elvégezni a rájuk bízott feladatokat, melyek az ügyviteli, gazdálkodási, technikai feltételek biztosításában, a sportolók edzéseinek, versenyeinek lebonyolításában és a minőségi lövészsport fejlesztésében jutottak kifejezésre.

A Magyar Honvédelmi Szövetség Országos Központja a klubot B. II. típusúnak minősítette. A klub az előírt követelményeket az elmúlt évben teljesítette. A szakosztályokban foglalkoztatott versenyzők eredménye javult. A nyolcfordulós MHSZ Kupa versenysorozaton kívül 18 hazai nyílt, meghívásos, 2 hazai és 1 külföldi határmenti találkozó versenyen, valamint 2 MHSZ országos bajnokságon és a Magyar Népköztársaság Országos Sportlövő Bajnokságán vettek részt. A Magyar Honvédelmi Szövetség 1981. évi országos sportlövő bajnokságain 10, a Magyar Népköztársaság 1981. évi Országos Sportlövő Bajnokságon 19,91 pontot gyűjtöttek a klub versenyzői.

A közelmúltban rendezték a miskolci igazgatóság MHSZ nagyüzemi szervezetének közgyűlését, amelyen az igazgatóság területén működő hét MHSZ-klub küldöttei vettek részt. A közgyűlésen megjelent *Hernádi István* vasútigazgató is.

Takács István, a vezetőség titkára számolt be az elmúlt évben végzett munkáról, a honvédelmi oktatás, nevelés, a honvédelmi tömegsportok eredményeiről és az idei tervekről. Célul tűzték ki többek között a nők és a fiatalok nagyobb arányú bevonását az MHSZ-munkába.

A hozzászólások után Makkai László, az igazgatóság pártbizottságának titkára és Takács István jutalmakat adott át az aktivistáknak.

Újítási konferencia

A Szakszervezetek Borsod megyei Tanácsa március 19-én újítási konferenciát rendezett, amelyen értékelték többek között az elmúlt évben hirdetett megyei újítási verseny eredményeit is. A miskolci járműjavító, az öt csoportba sorolt nyolcvanöt vállalat közül második helyezést ért el.

Az üzem 1981-ben több mint másfél millió forint megtakarítást ért, a beadott újítások száma pedig megközelítette a kétszázat.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: Árukímélő szállítási módszer. 13. Latin tenger. 14. Dalszínház. 15. Vissza: a Tissza mellékfolyója. 16. Lengyel érsek. 18. Menyasszony. 19. Fordított bolt. 20. Idegen női név. 21. Füstölt hús, névelővel. 22. Ordít, bömböl. 23. Párbajtőr. 25. A figura. 26. Ételt készít. 27. Az Árpád-ház ősanyja. 29. Mosófazékban van. 30. Heves megyei község. 31. A szeszes erjedés erjesztő anyaga. 33. Félórában megtalálható. 34. Szilícium vegyjele. 35. Női név. 36. Fodros baletiszoknya. 37. Az ezüst kémiai jele. 39. Medália, kitüntetés. 41. A játékvezető is ezt teszi. 43. Egyházi szertartás helye. 44. Tartó. 46. Keleti női név. 47. I. T. 48. Párduca nem szül nyúlfiat. 50. Hangtalan móka. 51. Suba fele. 53. Autó márka. 55. Egymást előző betűk. 57. Állóvíz. 58. Járom. 60. . . . Ralph Waldo (1803—1882) amerikai író. 62. Épület maradvány. 63. A trójai a leghíresebb. 65. Férfinév. 66. A Tisza mellékvize.

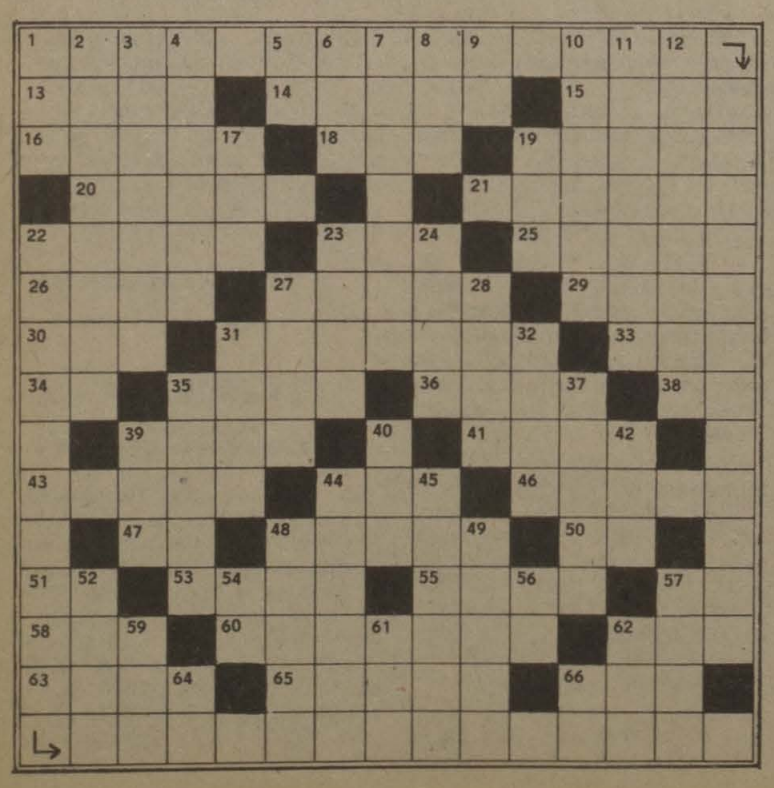
Függőleges: 1. C. M. G. 2. Bugyogyos keleti nadrág. 3. Ősünk. 4. Ohajtott, várt. 5. Fedd. 6. Az egyik szülő. 7. Kistarcsával egyesült község. 8. Időmérő. 9. Orosz helyeslés. 10. Végnélküli lódobogás. 11. Az árulóé. 12. Kúpszelet, görbetükör. 17. Pilóta mássalhangzói. 19. A közepén hasad. 22. **A gazdaságosságot segíti.** 23. Terhet felvesz. 24. Szovjet nép. 27. Szerkezeti rész. 28. Vázlat, tanulmány. 31. Világűr, levegő. 32. . . . -hatol. 35. Görög mitológiai alak. 37. Fordított étrend, névelővel. 39. Csigafajta. 40. Téli sporteszköz. 42. Hajóépítésre használt fa Hátsó-Indiában. 44. Nehéz vele szembeszállni. 45. Nem vagyok. 48. Finom, előkelő. 49. . . . ne, bérlő (latin). 52. A kutya teszi. 54. Fél perc! 56. Rag. 57. A . . . közt kelőben. 59. Nem fölé. 61. Rovók páratlan betűi. 62. Francia utca. 64. Az ozmium vegyjele. 66. Azonos betűk.

Beküldendő: vízszintes 1 és függőleges 22.

Beküldési határidő: 1982. április 23.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A pályafelújításhoz rugalmasan alkalmazkodó menetrend.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 1982. évi 5. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Vincze Pálné, Tiszafüred, Vasút u. 10.; Kondor Antal, Sopron, Kőszegi út 40.; Kerék István, Balatonfőkajár, Kossuth u. 26.; Huszárik Mihály, Acsa, Mogyorós u. 10.; Orgován László, Debrecen, Becskereki S. u. 10.



Jubileumi vetélkedő villamosmozdony-vezetőknek

Az első V40-es sorozatú *Kandó villanymozdony üzembe helyezésének 50. évfordulója alkalmából vetélkedőt rendez* a szolnoki körzeti üzemfőnökség vontatási üzemegysége a villamosmozdony-vezetők részére. A vetélkedőre, amelyet a szolnoki művelődési házban rendeznek június 23-án, minden villanymozdony-vezetőt foglalkoztató vontatási telep jelentkezhet, háromtagú csapattal.

A vetélkedő témája a V43-as sorozatú mozdony általános ismerete, a magyar munkásmozgalom története az 1918-as polgári demokratikus forradalomtól hazánk felszabadulásáig, valamint munkavédelmi ismeretek.

Jelentkezési határidő 1982. április 30. A jelentkezést írásban kell elküldeni a szolnoki körzeti üzemfőnökség vontatási üzemegysége címére. (Telefon: 02-11-80)

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
1139 Bp. XIII., Váci út 73.
Telefon: 497-950
Levélcím: 1553 Budapest, pf. 43.
Felelős kiadó:
dr. Jandek Géza igazgató
Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB 215—51628
82—1435. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVI. ÉVFOLYAM, 8. SZÁM ÁRA: 1,30 FORINT 1982. ÁPRILIS 19.

A tartalomból:

Kitüntetett szocialista brigádok *(2. oldal)*

Ifjúsági nagygyűlés Szolnokon *(3. oldal)*

Átadták a vörös vándorzászlót *(4. oldal)*

A MÁV Kiváló Brigádja *(5. oldal)*

A szellem napvilága

Bármily közhellyé koptatott verssorok, mégis örökérvényű igazságot tartalmaznak Petőfi Sándor 135 esztendeje írott mondatai, melyeket akkor „A XIX. század költői"-hez címzett: *„... Ha majd a szellem napvilága / Ragyog minden ház ablakán Akkor mondhatjuk, hogy megálljunk, Mert itt van már a Kánaán!"*. Értsenek belőle a huszadik — sőt: még a későbbi — századok poétái is... és ne csak a poéták. Mert az emberi szellem diadalra juttatása valamennyiünkön múlik. A körülményeken csakúgy, mint az akaráson — és e két tényező egymástól elválaszthatatlan. Fabatkát sem érnek a művelődés legjobb körülményei, ha a másik oldalon nincs meg a szellem fejlesztése iránti igény: *az akarás*. De önmagában kevés a szándék, ha a kulturálódás javaihoz — anyagi vagy egyéb okok miatt — nehéz közel férkőzni.

A közművelődésről — annak eredményeiről és fogyatékosságairól — szólni mindig időszerű. Ám kiváltképp időszerű most, mikor is az ötnapos munkahét általánossá válásával lényegesen megnövekedett a szabad idő, s kinek-kinek — életkortól függően — évente 125-130 szabadnapja van. S amikor azt halljuk — és halljuk! —, hogy tartalmatlanok a hétvégék, elgondolkodásra késztet: *vajon az arra illetékesek minden tőlük telhetőt megtettek-e az 1976 őszén megalkotott közművelődési törvény érvényesítéséért; s akikért a törvény született — mi, állampolgárok — élünk-e a jó, vagy kevésbé jó lehetőségekkel.*

Március végén ilyen számvetést végzett az országgyűlés is; meghallgatva és megvitatva a művelődési miniszter beszámolóját a közművelődésről szóló, 1976. évi V. törvény végrehajtásáról. Ismét bebizonyosodott: a kultúra a társadalomformálás egyik legfontosabb eszköze. *Pozsgai Imre* miniszter mondotta egyebek között: *„... a társadalmi-gazdasági fejlődés előrehaladtával mind nagyobb szerepet kap a kultúra... Egyrészt azért, mert a növekvő életszínvonal nemcsak lehetővé, de egyenesen szükségessé teszi annak biztosítását, hogy az emberek millióri szabad idejüket is a ma elérhető legmagasabb szinten tölthessék el, harmonikus és teljes életet éljenek. Másrészt, mert a további haladás, a gazdasági haladás is csak akkor lehetséges, ha a kultúra színvonala is emelkedik. A gazdasági fejlődés központi kérdésévé a minőség válik a mennyiséggel szemben, a minőség fejlesztése azonban minden szinten megköveteli a kultúra fejlesztését."*

Mondhatnánk persze: gazdasági életünket felhők árnyékolják, s nyilvánvaló — ha majd' mindenre kevesebb jut, mint néhány évvel ezelőtt, a kultúra fejlesztése is pénzügyi falakba ütközhet. A Parlamentben e kételyre is választ kaptunk: *„A kultúra fejlődéstörténetét áttekintve... hibásnak kell tartanunk azt a felfogást, amely a gazdasági és kulturális növekedés között rendkívül egyszerű, egyenes, közvetlen összefüggést feltételez... A kultúra fejlődése nemcsak az anyagi beruházástól függ, hanem a szellemi beruházástól is. A jelen helyzet éppen arra ad ösztönzést, hogy egyre inkább a szellemi erőkre, a lakosság már kialakult művelődési igényére, a kulturális élet belső fejlődéséből adódó lehetőségekre építsünk."*

Diákéveim meghatározó — nem túlzás: életre szóló, indíttatást adó — élménye volt a MÁV Szimfonikusok Zenekarának egy-egy hangversenye (nyaranta gyakran hallgattam őket: annak a középiskolának a kertjében léptek fel, amelynek padkoptató nebulója voltam). De fontos szerep jutott a jó öreg „Töri"-nek is, a Kőbányai úti, kopottas művelődési háznak, melynek falai között nem egy előadást hallgattam akkortájt — s később is — a nyiladozó értelem fokozódó figyelmével.

Vidéken járva ma is örömest térek be egy-egy vasutas kultúrotthonba, s jóleső érzéssel hallok az ottani munkáról...., vagy kesernyésen (mert arra is adódik ok!) az érdektelenségről. Ám ahol nagyobb az érdektelenség, mint a szellemi vibrálás, ott — kétségkívül közhely ez is — a népművelő munkamódszerén is lehet javítani. Legalább annyi múlik rajta, mint az épület állagán-felszereltségén, a szakkörök-klubok számán.

S végső fokon — a lényeg itt van — *nem a közművelődés intézményrendszerén kell számon kérnünk elsődlegesen az önművelés lehetőségeit.* A könyv, a televízió (s a „házi mozi"-ban sem csupán a krimi, a sportközvetítés) immár valamennyiünk jussa — a tanácsoknak csaknem ötezer, a szakszervezeteknek több mint öt és fél ezer könyvtára kölcsönöz olvasnivalót, a tv-készülékek száma pedig meghaladja a 2,7 milliót. S ekkor nem szóltunk még az ország félezernyi múzeumáról, a 3600 moziról, a kőszínházak és a Népszínház előadásairól. No és a művelődés gyarapításának oktatás kínálta lehetőségeiről...

Jó néhányunk nagyszülője, szülője még analfabéta volt. Gyermekeink már az általános iskolában olyan ismeretanyaggal vérteződnek fel, amely biztos alap a kulturális színvonal további emeléséhez. S hogy mi, a derékhad — a termelés résztvevői — a szellem napvilágából miként és mennyire részesülhetünk, az döntően tőlünk függ. Mert itt is igaz: *a közművelődési törvény mindenekelőtt jogokat rögzít.* De önmagunkkal és a társadalommal szembeni kötelességeket is tartalmaz. Ha képesek vagyunk az értelmezésére.

— földes —

Kiemelkedő munkájukért

Kitüntetett szolgálati helyek

Az elmúlt évi kiemelkedő eredményeik alapján a közlekedés- és postaügyi miniszter a Vasutasok Szakszervezete elnökségével egyetértésben

Kiváló üzemfőnökség, főnökség, üzem és vállalat címet adományozott:

Budapest—Kelenföld Körzeti Üzemfőn., Dombóvár Körzeti Üzemfőn., Szeged Körzeti Üzemfőn., Nyíregyháza Körzeti Üzemfőn., Budapesti MÁV Építési Főn., Debrecen Járműjavító Üzem, Szombathelyi Vasútigazgatóság Pályafenntart. Szakszolg. főnökségei, Budapest Távközl. és Bizt. berend. Ép. Főn., Gyöngyös Kitérőgyártó Üzem, Utasellátó Vállalat.

Miniszteri Elismerő Oklevélben részesültek:

Debreceni Körzeti Üzemfőn., Rákosrendező Körz. Üzemfőn.

A MÁV Vezérigazgatósága és a vasutasok szakszervezete elnöksége

a Kiváló cím kitüntetéssel, illetve Vezérigazgatósági elismeréssel együtt Vörös Vándorzászló kitüntetésben részesítette:

Szeged Körzeti Üzemfőn., Budapest Építési Főn., Debrecen Járműjavító Üzem, Szentes Építési Főn.

A MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete elnöksége a Kiváló cím feltételeit teljesítő szolgálati helyek közül

25 szolgálati helyet vezérigazgatói elismerésben részesített. Az elismerésben részesültek névsorát az alábbiakban közöljük:

Budapest—Ferencváros Körzeti Üzemfőn., Mátészalka Körzeti Üzemfőn., Nagykanizsa Körzeti Üzemfőn., Bátaszék Körzeti Üzemfőn., Kiskunhalas Körzeti Üzemfőn., Veszprém Körzeti Üzemfőn., Tapolca Körzeti Üzemfőn., Budapest—Nyugati Körzeti Üzemfőn.. Pécsi Pályafenntart. Főn., Váci Pályafenntart. Főn., Debreceni Pályafenntart. Főn., Sátoraljaújhelyi Pályafenntart. Főn., Kaposvár Épület- és Hídfenntart. Főn., Budapesti Jobbparti Biztosítóberend. Fenntart. Főn., Szombathely Biztosítóberend. Fenntart. Főn., Miskolc Bizt.-berend. Fenntart. Főn., Miskolc Osztószertár. Főn., Miskolc Villamos Vonalfelügy., Landler Jenő Járműjav. Üzem, Miskolc Járműjavító Üzem, Szentesi Építési Főn., Dombóvári Építési Főn., MÁV Hídépítési Főn., MÁV BVKH., MÁV Nyugdíjhivatal.

Márciusi gyorsmérleg

Megélénkült az áruszállítás, tovább csökkent az utasok száma

A kedvező időjárás hatására márciusban, az előző hónapokhoz viszonyítva, lényegesen megnőtt az igény a vasúti szállítások iránt. A fuvarkereslet változását jól szemlélteti, hogy a vasút közel 11 millió tonna árut szállított, amely a tervezettnél mintegy 100 ezer tonnával, a januári teljesítménynél közel 1 millió 200 ezer tonnával, a februári volumennél pedig 56 ezer tonnával volt több.

A vasút díjszabási árutonna-kilométerben kifejezett szállítási munkája 1,8 százalékkal volt kedvezőbb a tervben előírt értéknél.

A tervhez viszonyítva a belföldi forgalomban 6,7 százalékos túlteljesítést ért el a vasút, míg a nemzetközi szállítások (export, import, tranzit) volumenénél a nemzetközi gazdasági kapcsolatok stagnálása miatt 11,2 és 12, 8 százalékos szállításlemaradás jelentkezett.

A bázishoz viszonyítva a belföldi áruküldemények volumene kismértékű, az export és tranzit küldemények mennyisége 6,6 és 19,1 százalékos visszaesést mutat, az importszállítás viszont 0,8 százalékkal nőtt.

A kocsiigényes szállításon belül a szén, kő, kavics és homok, tégla és cserép, cement, műtrágya és a földsalak küldeményeknél a bázishoz képest kisebb-nagyobb szállításivolumen-csökkenés, míg a mész, a tűzifa és az önkezelési küldeményeknél szállításfelfutás tapasztalható.

A vasúton fuvarozott élőállat-küldemények mennyisége a bázishoz képest 3 százalékkal csökkent. Ezen belül

a belföldi szállításokat 15,6 százalékos visszaesés, az exportra irányuló küldemények volumenét viszont 0,7 százalékos felfutás jellemezte.

A könnyen romló árumennyiség 13,2 százalékkal több volt, mint egy évvel korábban. A belföldi küldemények alakulását 69,5 százalékos felfutás, az export relációt viszont 2,2 százalékos visszaesés jellemezte.

A záhonyi átrakótérség belépő áruforgalma a rakott széles nyomtávú teherkocsikat alapul véve 9,5, az ezekben érkezett árusúlyt tekintve pedig 7 százalékkal volt kevesebb, mint 1981 azonos időszakában. Az átrakatlan rakott széles teherkocsi-maradvány napi átlaga bázisszinten alakult, hó végi értéke viszont 27,1 százalékkal nőtt. A térségben megrakott normál teherkocsimennyiség 91,9 százalékkal, az ezekbe berakott árusúly pedig 9,2 százalékkal csökkent.

Ugyancsak visszaesés jellemezte a kilépő normál rakott teherkocsik mennyiségét is Ezzel szemben a határállomási ráfutás nőtt. A fogadási készség és a ráfutás közötti egyensúly-

(Folytatás az 5. oldalon)

Határforgalmi munkaverseny

Március 25-én Sátoraljaújhely állomáson, 26-án pedig Hidasnémeti állomáson értékelték ünnepélyes keretek között az elmúlt évi határforgalmi verseny eredményeit. A szerencsi körzeti üzemfőnökséghez tartozó két határállomás dolgozói több éve eredményesen versenyeznek a csehszlovák vasutasokkal. *Az elmúlt évi teljesitmények alapján a vándorzászlót Sátoraljaújhely és Hidasnémeti állomások dolgozói nyerték.*

Kommunista műszakok

A miskolci igazgatóság három pályafenntartási főnöksége (a hatvan—salgótarjáni, a hatvan—füzesabonyi és a miskolci) rendkívüli kommunista műszakot szervezett a *Rákos—Pécel* állomások közötti vasútvonal felújításának meggyorsítására. A kommunista műszakon 360-an vettek részt. A dolgozók 629 talpfát cseréltek ki, amellyel gyorsították a pályafelújítást, a vonal mielőbbi átadását.

A kommunista műszakon a hatvani üzemi konyha személyzete is részt vett, a dolgozóknak ebédet főzött.

A KISZ megalakulásának 25. évfordulója alkalmából a *dombóvári üzemfőnökségen* március 26-án kommunista műszakot szerveztek. A dízelműhely dolgozói közül 59-en vettek részt a műhely padozatának tisztításában, a szerelőcsatornák kifestésében. A dolgozók 21 méter hosszú, szilárd burkolatú targoncautat is építettek. A társadalmi munkáért járó pénzt a városi kórház intenzív osztályának lérehozására ajánlották fel.

Kiállítás

A terézvárosi pályafenntartási főnökség központjában szabadidő-kiállítást rendeztek a dolgozók szabad időben készített használati és dísztárgyaiból, valamint különféle gyűjteményeikből. A kiállítást március 31-én Nyemcsók János szb-titkár nyitotta meg.

A veszprémi vontatási üzemegység egykori gőzös fűtőházának bejáratánál útrakészen állnak az M47-es dízelek
Képriport az 5. oldalon

Kitüntetések április 4-e alkalmából

A kormánykitüntetéseket az Országházban, a minisztériumokban és a főhatóságok központjaiban rendezett ünnepségeken adták át.

A KPM-hez tartozó ágazatok dolgozóinak a kormány- és a miniszteri kitüntetések egy részét *Urbán Lajos* államtitkár a minisztériumban, a *Kiváló Munkáért* és a *Miniszteri Dicséretet Onozó György* közlekedés- és postaügyi miniszter, a MÁV Vezérigazgatóságon rendezett ünnepségen adta át. A *vezérigazgatói dicséretek* átadására a szolgálati helyeken került sor.

Onozó György közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes átadja a kitüntetéseket
(Zelman Ferenc felvétele)

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa hazánk felszabadulásának 37. évfordulója alkalmából eredményes munkájuk elismeréseként a

Munka Érdemrend arany fokozata

kitüntetést adományozta: Barcsi János osztályvezetőnek, KPM Vasúti Főoszt.; Kijácz József ügyeletes tisztnek, Bp. Nyugati Körz. Üzemfőn.; Kvell János lakatos csoportvezetőnek, Pécs Körz. Üzemfőn.; Juhász Miklós szakosztályvezetőnek, KPM Vasúti Főoszt.

Munka Érdemrend ezüst fokozata

kitüntetésben részesítette: Boros Imréné előmunkást, Kecskemét Pft. Főn.; Békei János utazó mozdonyfelvigy., Bp. Ferencváros Vont. Főn.; Jakli István pályamunkást, Székesfehérvár Pft. Főn.; Kovács József motorvezetőt, Zalaegerszeg Körz. Üzemfőn.; K. Mártha Ferenc vonatmenesztő térfelvigy., Záhony áll.; Szénási Gábor raktárnokot, Debrecen Körz. Üzemfőn.; Szilágyi Sándor oszt vez., Pécs Vasútig.; Gál József üzemigazgatót, Debrecen Jj. Ü.; Varga Józsefné személypénztárkez., Pécs Üzemfőn.

Munka Érdemrend bronz fokozata

kitüntetést kapták: Ács Károly vonatvez., Kiskunhalas Körz. Üzemfőn.; Balla Béla műsz. gazd. tanácsadó, Debrecen Vasútig.; Erdei Péter pályamunkás, Nyíregyháza Pft. Főn.; Ferencz Mihály lakatos csop. vez., MÁV Balparti Épületfenntartó Főn.; Futó Márton vonalgondozó, Nagykanizsa Pft. Főn.; dr. Hámori Károly igazg. főorvos, Pécs Ter. Egészségügyi Közp.; Helle János szolg. főn., Bp. Épületfenntartó Főn.; Hídvégi István vizsg. lakatos csop. vez., Miskolc Jj. Ü.; Hornyák István belső ellenőrzési csop. vez., Bp. Építési Főn.; Horváth György géplakatos, Székesfehérvár Körzeti Üzemfőn.; Józsa Károly oszt. vez. h., Bp. Vasútig.; Kardos Imre pályafenntart. vonalkezelő, Sátoraljaújhely Pft. Főn.; Major Viktor mozd. vez., Füzesabony Körz. Üzemfőn.; Mihály József üzembehelyező csop. vez., Északi Jj. Ü.; Nagy Imre vízvezeték-szerelő csop. vez., MÁV Magasép. Főn.; Palotai János kovács, Záhony Pft. Főn.; Scheffer József géplakatos csop. vez., Bp. MÁV Gépjavító Ü.; Szabó László állomásfőnök h., Szentes Körz. Üzemfőn.; Török Jenő villanyszerelő, Szombathely Körz. Üzemfőn.; Zsoldos Ferenc mozd. vez. Dombóvár Körz. Üzemfőn., dr Sztai Imréné munkaügyi vez., Nyíregyháza Körz. Üzemfőn.

A közlekedés- és postaügyi miniszter

Eötvös Loránd-díjat

adományozott: Balogh Győző okl. gépészmérnöknek, KPM Vasúti Főoszt., Kelemen Árpád okl. gépészmérnöknek, Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Ü.

Kiváló Vasutas

kitüntető címet adományozott: Balogh János üzemfőnök h., Szeged Körz. Üzemfőn.; Banai László tolatásvez., Kaposvár Üzemfőn.; Baranyai Béla lakatosnak, Miskolc BBFF; Bodolai István pol. munkatársnak, Miskolc Körz. Üzemfőn.; Csirmaz László anyag- és áruforg. oszt. vez., Szolnok, Jj. Ü.; Farkas I. Pál lakatos csop. vez., Bp. Keleti Körz. Üzemfőn.; Halmai Ferenc vonalkez., Székszárd Pft. Főn.; Horváth András asztalosnak. Bp. Építési Főn.; Huszár Ferenc csapatvez. előmunkásnak, Pápa Pft. Főn.; Jánvári Zoltán asztalosnak, Záhony Gépesített Rakod. Főn.; Juhász Sándor csoportvez., Bp. Vasútig.; Kenessey Ákosné hív. vez. h., BVKH; Kovács János gazdaságpol. tanácsadónak. Bp. Építési Géptelep Főn.; Krizsó János esztergályosnak. Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Ü.; Lelkes Gyula szertárfőn., Bp. Hámán Kató Szertárfőn.; Pazsák József vez. váltókez., Nyíregyháza Körz. Üzemfőn.; Polgár Sándor munkavez., Szeged Épület- és Hídfennt. Főn.; Pozsgai Dénes mozd. vez. Rákosrendező Körz. Üzemfőn.; Stum István horganyzónak. Landler Jenő Jj. Ü.; Varga Ferenc áll. főn., Celldömölk Körz. Üzemfőn.

Kiváló Munkáért

kitüntetésben részesültek: Bálint Dezső oszt. vez. Szeged Vasútig.; Bende Sándor géplakatos, Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; Czitkovics József kazánházi csop. vez., Szombathely Jj. Ü.; Ekker István lakatos csop. vez., Székesfehérvár Jj. Ü.; Faragó János mozd. vez., Záhony Vont. Főn.; Fekete János váltókez., Bp. Nyugati Körz. Üzemfőn.; Földi István dízel mozd. vez., Hatvan Körz. Üzemfőn.; Giber János művez., Landler Jenő Jj. Ü.; Horváth József anyagkiadó, Szombathely Szertárfőn.; Kiss József személyszáll. oszt. vez., KPM Vasúti Főoszt.; Kovács Lászlóné munkaügyi vez, Bp. MÁV Építési Géptelep Főn.; Körmendi István kitérőgondozó, Székesfehérvár Pft. Főn.; Kukovicza Árpád pol. munkatárs, Vasutasok Szakszervezete: Nagy József szolg. főn., Bp. Landler Jenő Vill. Vonalfőn.; Pahocsa Gyula távközl. műszerész, MÁV BBFF; Papp Lajos ügyint., Debrecen Vasútig.; Soós Ferenc ügyint., Bp. Keleti Igazgatósági Részleg; Seprényi Elek lakatos brig. vez., Dunakeszi Jj. Ü.; Somogyi Józsefné csapatvez. előmunkás, Dombóvár Pft. Főn.; Szabó Béla lakatos csop. vez., Bp. MÁV Építési Géptelep Főn.; Tóth János sarus, Szolnok Körz. Üzemfőn.; Zemlényi Endre ügyint., Miskolc Vasútig.

Miniszteri Dicséret

kitüntetést kaptak: Balázs János mosómester, Bp. MÁV Kórház és Közp. Rend. Int.; Berta Józsefné raktárkez., Dombóvár Osztószertárfőn.; Bosnyák Géza műszerész, Miskolc BBFF; Csonka István esztergályos, MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Csontos Sándor kábelszerelő, Szombathely MÁV TBÉF; Drótos György vonalgondozó, Mátészalka Pft. Főn.; Fabsich Frigyes forg. tartalékos, Győr Körz. Üzemfőn.; Hankó Ignác segédmunkás, Dunakeszi Jj. Ü.; Holler Imre váltókez., Bp. Kelenföld Körz. Üzemfőn.; Jákó Jánosné forg. tartalékos, Gyékényes Üzemfőn.; Kontár Rudolf előmunkás, Dombóvár MÁV Építési Főn.; Kurmai Irén adminisztrátor, Miskolc Jj. Ü.; Miklós Ferenc főép. vez, Celldömölk MÁV Építési Főn.; Mózes János hídvizsg. lakatos, MÁV Hídfenntartó Főn.; Nagy Károly vill. műhely részlegvez., Szombathely Körz. Üzemfőn.; Patkós Róbert művez., Bp. MÁV Vill. Fenntart. Főn.; Pánczél Pálné ügyint., Bp. Vasútig.; Pásku Jenő oszt. vez. h., Vasutasok Szakszervezete, Puskás György igazgató, Bp. MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Szabó János villanyszerelő csop. vez., Békéscsaba MÁV Vill. Vonalfelügy.; Szüts Zoltán üzemvez., Északi Jj. Ü.; Török Ferenc raktárnok. Szolnok Körz. Üzemfőn.

A MÁV vezérigazgatója

Vezérigazgatói Dicséret

kitüntetésben részesítette: Antal László keresk. részlegvez., Füzesabony Körz. Üzemfőn.; Arany Tóth László üzemvez., Szeged BBFF; Ábrahám Imre motorszerelő csop. vez., Szeged Körz Üzemfőn.; Ábri Ferenc pol. munkatárs, Vasutasok Szakszervezete; Árvai Dezső szekrénylakatos csop. vez., Szombathely Jj. Ü.; Bakonyi Attila építésvez., Bp. MÁV Szak- és Szerelőip. Főn.; Balatoni Ilona szállítmányozási ügyint. Bp. MÁV Szállítmányozási Iroda; Bánáti György keresk. vonalell., Szerencs Körz. Üzemfőn.; Bárány Ákos vez. mérnök, Szombathely MÁV Épület- és Hídfennt. Főn.; Bojtor Lászlóné vez. főgyógyszerész, Bp MÁV Közp. Gyógyszertár; Csala Gyula pályamunkás, Pécs Pft. Főn.; Csécs József üzemvez., Szombathely BBFF; Csimbók Zoltán gurítóberendezés-kezelő, Fényeslitke áll.; Dohnál Richárd pályamester, Kecskemét Pft. Főn.; Fancsali Ferenc szekrénylakatos. Szolnok Jj. Ü.; Farkas István üzemgazdász, Kiskunhalas Körz. Üzemfőn.; Gacs Gyula ügyint., Szombathely Vasútig.; Glant József lakatos csop. vez., Debrecen Jj. Ü.; Gojsza Gábor főmozd.-irányító, Bp. Keleti Igazg. Részleg; Gombos Imréné ügyint., Bp. Igazg. Számviteli Főn.; Herceg Imre vonalgond., Hatvan—Salgótarján Pft. Főn.; Herke Sándor targoncavez., Szeged — Rendező Igazg. Osztószertárfőn.; Hermesz Dezső ügyint., Pécs Vasútig.; Horváth György rendszerszervező, Bp. MÁV Gépészeti, Technológiai és Anyagvizsg. Ü.; Horváth István pályamunkás, Celldömölk MÁV Építési Főn.; Horváth József raktárnok, Celldömölk Körz. Üzemfőn.; Kiss András lakatos csop. vez., Landler Jenő Jj. Ü. Kovács Béla rendelk. forg. szolg tevő, Kazincbarcika Körz. Üzemfőn.; Kovács Károly műszerész, Jobbparti BBFF; Kovács Sándor kocsivizsg., Bp. Rákos Vont. Főn.; Krassói Sándor közgazd. biz. vez., Vasutasok Szakszervezete Bp. Ter. Szaksz. Biz.; Krizmanics István műszerész, Szolnok BBFF; Kromek Károly vágánygondozó, Bp. Angyalföldi Pft. Főn.; Krusinszky Kristóf személyszáll. ügyint., Bp. Vasútig.; Laki József ács-állványozó, Bp. Keleti Igazg. Részleg; Lányi Zoltánné ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Lovrity Ernő főművez., Miskolc Jj. Ü.; Lóczi István ügyint. csop. vez., Szeged Vasútig.; Majsai Andrásné ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Máté József váltókez., Dorog áll.; ifj. Moldován József váltókez., Kazincbarcika Körz. Üzemfőn.; Mozsár László leltár- és számlaellenőr, Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Ü.; Nagy Ferenc művez. Debrecen Körz. Üzemfőn.; Nagy Lajos dízelmozd.-szerelő csop. vez., Tapolca Körz. Üzemfőn.; Petrovics Lajos vill. szerelő, Bp. Rákosrendező Hídép Főn.; Révészné Tasi Ilona személypénztáros, Tuzsér áll.; Rózsa József mozd. vez., Cegléd Körz. Üzemfőn.; Schöffer Józsefné takarítónő, MÁV Széchenyi-hegyi Üttörővasút; Somogyi József raktárnok. Mátészalka áll.; Szabadkai László műszerész, Pécs BBFF; Szabados András vontatási technológus Nyíregyháza Körz. Üzemfőn.; Szabó József tolatásvez., Miskolc Körz. Üzemfőn.; Szabó Miklós szolg. főnök, Helyelosztó és Információs Közp; Szécsényi József mérőegéd, Bp. MÁV Tervező Int.; Székely Gyula mozd. vez., Püspökladány Körz. Üzemfőn.; Tardi Károly vonatvez., Kaposvár Üzemfőn.; Tarjányi Pál üzemfőn. h., Bátaszék Üzemfőn.; Tari Mátyás hegesztő, Bp. MÁV Építési Géptelep Főn.; Támadi Mihály esztergályos, Bp. MÁV Gépjavító Ü.; Temesvári Zoltán raktárnok, Bp. Keleti Körz. Üzemfőn.; Tóth Antalné számlafolyósító, Pécs Számviteli Főn.; Tóth János ács szakmunkás, Szombathely Épület- és Hídfennt. Főn.; Varga János utazó mozd. felvigy., Dunaújváros Üzemfőn.; Wágner Henrik munkás, Székesfehérvár Szertárfőn.; Vágó József tolatásvez., Bp. Ferencváros Körz. Üzemfőn.; Virágh János forg szolg. tevő, Székesfehérvár Körz. Üzemfőn.

Kitüntetett szocialista brigádok

A MÁV Kiváló Brigádja kitüntető címet kapták

A vasútigazgatóságok és a közvetlen felügyeletet ellátó szakosztályok által felterjesztett javaslatok alapján a *MÁV Kiváló Brigádja* kitüntetésben részesülő kollektívák névsorát az alábbiakban — igazgatósági, üzemi és a MÁV Vezérigazgatóság közvetlen felügyelete alá tartozó szolgálati helyek bontásában — közöljük:

Budapesti vasútigazgatóság:

Budapest—Ferencváros Körz. Üzemfőn. *Béke MHSZ;* Budapest—Ferencváros Körz Üzemfőn. *Allende;* Budapest—Nyugati Körz. Üzemfőn. *Egyetértés;* Budapest—Nyugati Körz. Üzemfőn. *Vörösnyil;* Győr Körz. Üzemfőn. *Váci Mihály;* Landler Jenő Vill. Von. felügy. Bp. *Előre;* Budapest—Keleti Körz. Üzemfőn. *Május 1.;* Budapest—Keleti Körz. Üzemfőn. *Béke;* Balassagyarmat Távközlő szakasz *Madách Imre;* Székesfehérvár Körz. Üzemfőn. *Kinizsi,* Rákosrendező Körz. Üzemfőn MHSZ *Új Élet;* Budapest—Kelenföld Körz. Üzemfőn. *Petőfi Sándor;* Budapest—Kelenföld Körz. Üzemfőn. *November 7.;* Győr Körz. Üzemfőn. *Kossa István* szocialista brigádja.

Miskolci vasútigazgatóság:

Miskolc Pft. Főn. *Dózsa;* Hatvan—Salgótarján Pft. Főn. *Petőfi Sándor;* Sátoraljaújhely Pft. Főn. *II. Rákóczi Ferenc;* Miskolc Bizt. ber. Fennt. Főn. *Expressz;* Miskolc Körz Üzemfőn. *Landler Jenő;* Miskolc Körz. Üzemfőn. *Béke,* Hatvan Körz. Üzemfőn. *dr. Csanádi György;* Szerencs Körz. Üzemfőn. *Bocskai István;* Miskolc vasútigazgatóság Bizt. ber. és automatizálási oszt. *Puskás Tivadar* szocialista brigádja.

Debreceni vasútigazgatóság:

Szolnok Körz. Üzemfőn. *Makarenkó;* Püspökladány Körz. Üzemfőn. *Április 4.,* Debrecen Körz. Üzemfőn. *Vörös Csillag;* Nyíregyháza Körz. Üzemfőn. *Baross Gábor;* Nyíregyháza Körz. Üzemfőn. *Kossuth Lajos;* Mátészalka Körz. Üzemfőn. *November 7.;* Fehérgyarmat V. főpályamesteri szakasz *Kölcsey Ferenc;* Nyíregyháza Bizt. ber. Fenn. Üzem, *Majoros Antal;* Nyíregyháza Vill. Vonalfelügy. *Március 21.;* Debrecen Körz. Üzemfőn. *Szendrei Julianna* szocialista brigádja.

Szegedi vasútigazgatóság:

Békéscsaba Körz. Üzemfőn. Csorvás állomás *Egyetértés;* Kiskunhalas Körz. Üzemfőn. *Kossuth Lajos;* Kiskunhalas Körz. Üzemfőn. *Petőfi Sándor;* Kecskemét Körz. Üzemfőn. *Kossuth Lajos;* Szeged Körz. Üzemfőn. *Petőfi Sándor;* Szentes Körz. Üzemfőn. *Törekvés;* Vésztő Körz. Üzemfőn. *Barátság;* Szeged Bizt. ber. Fennt. Főn. *Puskás Tivadar;* Szeged Épület- és Hídfennt. Főn. *Kőműves I.;* Kecskemét Pft. Főn. *Petőfi Sándor;* Békéscsaba Körz. Üzemfőn. *Dobó István;* Szeged Körz. Üzemfőn., *Komarov* szocialista brigádja.

Pécsi vasútigazgatóság:

Nagykanizsa Pft. Főn. *Landler Jenő;* Szekszárd Pft. Főn. *Kossuth Lajos;* Dombóvár Pft. Főn. *Széchenyi István;* Nagykanizsa Körz. Üzemfőn. *József Attila;* Kaposvár Körz. Üzemfőn. *Törzsgárda;* Bátaszék Körz. Üzemfőn. *Kossuth Lajos;* Pécs Körz. Üzemfőn. *Régi Forrás;* Dunaújváros Körz. Üzemfőn. *Osztapenko;* Dombóvár Körz. Üzemfőn. *Latinka Sándor;* Dombóvár Osztószert. Főn. *Petőfi Sándor;* Pécsi vasútigazgatóság Vontatási Oszt. *Kandó Kálmán* szocialista brigádja.

Szombathelyi vasútigazgatóság:

Szombathely Körz. Üzemfőn. *Luganszkij;* Celldömölk Körz. Üzemfőn. *Zója;* Tapolca Körz. Üzemfőn. *Batsányi János;* Veszprém Körz. Üzemfőn. *Széchenyi István;* Zalaegerszeg Körz. Üzemfőn. *Dr. Hamburger Jenő;* Szombathely Bizt. ber. Fennt. Főn. *Gagarin;* Celldömölk Szertárfőn. *Kossuth Lajos;* Pápa Pft. Főn. *Rákóczi Ferenc;* Szombathely Épület- és Hídfennt. Főn. *Széchenyi István* szocialista brigádja.

Záhony üzemigazgatóság:

MÁV Gépesített Rakodási Főn. *Május 1;* Záhony szertárfőn. *Móricz Zsigmond;* Eperjeske állomás *Landler Jenő* szocialista brigádja.

A vezérigazgatóság közvetlen felügyelete alá tartozó szolgálati helyek:

MÁV Északi Járműjavító Üzem Petőfi Sándor; Landler Jenő Járműjav. Üzem *Gárdos Mariska;* Dunakeszi Járműjav. Üzem *Kossuth Lajos;* Szolnok Járműjav. Üzem *Sallai Imre;* Debrecen Járműjav. Üzem *Zrinyi Miklos;* Debrecen Járműjav. Üzem *Vöröskereszt;* Miskolc Járműjav. Üzem *Rónai Sándor;* Szombathely Járműjav. Üzem *Fürst Sándor;* Székesfehérvár Járműjav. Üzem *Kandó Kálmán;* Budapesti Építési Főn. *Széchenyi—Kandó komplex;* Budapesti Építési Főn. *Kun Béla—Lőrinczi Mihály komplex;* Debrecen Építési Főn. *Barátság;* Debrecen Építési Főn. *Dózsa I.;* Miskolc Építési Főn. *Május 1.;* Dombóvár Építési Főn. *Latinka Sándor;* Szentes Építési Főn. *Makarenko;* Celldömölk Építési Főn. *Kandó Kálmán;* MÁV Magasépítési Főn. *Kölcsey Ferenc;* MÁV Szak- és Szerelőipari Főn. *Augusztus 20.;* MÁV Hídépítési Főn. *Kun Béla;* MÁV Építési Géptelep Főn. *Barátság;* Gyöngyös Kitérőgyártó Üzem *Mátra;* MÁV Gépjavító Üzem *Jókai;* Jászkisér Építőgépjav. Üzem *Széchenyi István;* MÁV Tervező Intézet *Minőségi;* MÁV Nyugdíj Hivatal *Haladás;* MÁV Távközl. és Bizt. ber. Építési Főn. *Bláthy Ottó;* MÁV Távközl. és Bizt. ber. Építési Főn. *Dominó;* MÁV Távközl. és Bizt. ber. Építési Főn. *November 7.;* Bevétel-ellenőrzési, -visszatérítési és kártérítési hiv. *Sikorszky Lajos;* MÁV Jegynyomda Főn. *Hámán Kató;* MÁV Központi Országos Osztószert. Főn. *Béke;* Püspökladány Fatelítő Főn. *Radnóti;* MÁV Ügykezelési és Gazdasági Hiv. *Hess András;* MÁV Számítástechnikai Üzem *Computer* szocialista brigádja.

A MÁV Kiváló Ifjúsági Brigádjai

Debreceni Építési Főn. *Csokonai;* MÁV Építési Géptelep Főn. *Rákóczi Ferenc;* Jászkisér Építőgépjav. Üzem *Petőfi Sándor;* Miskolc Építési Főn. *Ságvári Endre;* BVKH *Landler Jenő;* Mátészalka Épület- és Hídfenntartó Főn. V. Ép. vez. *Ságvári Endre;* Miskolc Épület- és Hídfennt. Főn. *Petőfi Sándor;* Budapest—Keleti Körz. Üzemfőn. *Blátthy Ottó:* Rákosrendező Körz. Üzemfőn. *Kandó Kálmán;* Szombathely Körz. Üzemfőn. *Zipernowszky;* Záhony Gépesített Rakodási Főn. *Jedlik Ányos;* Záhony Üzemigazgatóság *Delta;* Landler Jenő Járműjav. Üzem *Kandó Kálmán;* MÁV Északi Járműjav. Üzem *Április 4.;* Debrecen Járműjav. Üzem *Hunyadi János;* MÁV Távközlési és Bizt. ber. Építési Főn. *Kilián* szocialista brigádja.

Ketten a kitüntetettek közül

AZ ELŐMUNKÁS, S A FORGALMI TARTALÉKOS

Somogyi Józsefnét, a dombóvári pályafenntartási főnökség I-es pályamesteri szakaszának csapatvezető előmunkását április 4-e alkalmából *Kiváló munkáért* kitüntetésben részesítették.

Nem könnyű foglalkozás az övé. Harminc évvel ezelőtt mégis ezt választotta.

Somogyi Józsefné

— *Édesapám is csapatvezető volt. Sokat mesélt nekem a pályamunka szépségéről és nehézségéről is. 1951-ben elvégeztem a csapatvezető előmunkás tanfolyamot. Azóta dolgozom ebben a beosztásban* — mondja a kitüntetés átvétele után.

— Mi a csapat feladata?

— *Tizennégy tagú csapatunk feladata elsősorban a vágányok tisztítása, a kitérők és váltók karbantartása, az utak, peronok gondozása.* Az asszonyok közül többen már tizenöt éve dolgoznak velem. Szinte egymás gondolatát is ismerjük már. A csapat tagja négy tizennyolc éves fiatalember is. Szorgalmasak, törekvőek. Itt mindenki számíthat a kollektíva segítségére.

— Munka után mivel tölti a szabad időt?

— *A férjem is a vasútnál dolgozik, és általában együtt érünk haza a MÁV-tól kapott családi házunkba.* Ott mindig akad munka. Este pedig a televízió és az olvasás jelenti számomra a kikapcsolódást. Három éven van még a nyugdíjig, de arra nem szívesen gondolok. A mi csapatunk egy nagy család. Nehezen tudnám elképzelni nélkülük a hétköznapjaimat. *A most kapott kitüntetés sem csak az én érdemem. Munkatársaim helytállásának az elismerése is...*

Jákó Jánosné forgalmi tartalékos tíz éve vasutas. A gyékényesi körzeti üzemfőnökségen teljesít szolgálatot. Eddigi tevékenységéért *Miniszteri dicséretet* kapott.

1972 tavaszán lépett a MÁV szolgálatába. Vasutat szerető és értő munkatársak, főnökök segítették őt a legszükségesebb tudnivalók elsajátításában, a szakvizsgákra való felkészülésben. Szereti a munkáját, hiszen gyakran helyettesítheti a szolgálattevőt, a naplózót, vagy a kocsiintézőt. De nemcsak a szakmáját szereti. Törődik mások gondjával-bajával is. Ezért választották őt munkatársai szakszervezeti bizalminak.

— *Nálunk érvényesülnek a bizalmiak jogai, hiszen, ha valamilyen fontos ügyben dönteni kell, a vezetők mindig meghallgatnak minket, számítanak a véleményünkre.* Én szívesen foglalkozom az újfelvételesekkel is, hiszen tapasztalatból tudom, hogy mennyit ér a segítség, a kezdő patronálása.

— *Megszoktam már az éjszakázást és az ünnepi szolgálatokat is* — folytatja. — *Nem könnyű a forgalomnál dolgozni, de én már nem tudnám más munkakörben elképzelni magam.* Tizenhárom éves fiam is vasutas szeretne lenni. Tanulmányait majd vasúti szakközépiskolában folytatja — mondotta befejezésül Jákó Jánosné.

Jákó Jánosné

Szöveg és fotó:
Zelman Ferenc

Befejeződött a felújítás

Szegeden átadták rendeltetésének a Petőfi Sándor Művelődési Házat

Április 6-án adták át rendeltetésének a szegedi vasutasok felújított Petőfi Sándor Művelődési Házát. *Dr. Lugosi József*, a területi szakszervezeti bizottság titkára üdvözölte a megjelent vendégeket, köztük *Koszorús Ferenc* főtitkárt, *Tolnai Ildikót* és *Szemők Bélát*, a központi vezetőség titkárait, valamint *Sajtos Pétert* és *Megyik Ferencet*, a vasútigazgatóság helyettes vezetőit. Ezután *Koszorús Ferenc* főtitkár mondott beszédet.

Elöljáróban hangsúlyozta, *hogy az 50 éves épület teljes felújítása nyolcmillió forintba került.* Most már lényegesen jobb körülmények között lehet itt művelődni, tanulni, szórakozni. A szakszervezeti művelődési otthonok feladata többek között a nevelés, az általános és szakmai műveltség ápolása, fejlesztése.

A vasutas-szakszervezet 6 művelődési központot, 13 művelődési házat, 6 klubkönyvtárat, 3 önálló könyvtárat és 31 klubot tart fenn és irányít. Művelődési intézményeink szoros kapcsolatot tartanak a gazdasági és szakszervezeti szervekkel, intézményekkel, a művelődési bizottságokkal és a dolgozókkal. Gondoskodnak a nők és a fiatalok, a bejárók, a munkásszállásokon lakók, valamint a szocialista brigádok kulturális igényeinek kielégítéséről. Otthont adnak a különböző kluboknak és szakköröknek is. Ilyen sokoldalú tevékenységet azonban csak megfelelő feltételek között lehet folytatni. *A Petőfi Sándor Művelődési Házban ezentúl már nem lesz akadálya a színvonalas kulturális munkának.*

Koszorús Ferenc ezután felhívta az intézmény vezetőinek a figyelmét: *tegyenek meg mindent annak érdekében, hogy a ház igazi otthona legyen a közösségi életnek, a szocialista brigádoknak.* Dolgozzanak ki olyan programot, amely lehetővé teszi a politizálást, a tanulást, a szórakozást és a kikapcsolódást. Őrizni, ápolni kell a nagy múltú szegedi kulturális hagyományokat, hiszen ebben a helyi fúvószenekar, az énekkar és a képzőművészeti kör is élen járt. Csak közös akarattal valósítható meg az, amiről a város szülötte, Juhász Gyula írt: *„Itt most már a mi kezünk épít/ csak azé e hely, aki alkot, aki munkás."*

A főtitkár ezután köszönetet mondott a felújítást végző Csongrád megyei építőipari szövetkezet és a kivitelezést szervező vasútigazgatóság dolgozóinak, majd átadta az intézményt a szegedi vasutasoknak.

Ezt követően a vendégek megtekintették az intézményt és meghallgatták a MÁV Szimfonikus zenekar ünnepi műsorát.

Ifjúsági nagygyűlés Szolnokon

Megemlékeztek a KISZ zászlóbontásának 25. évfordulójáról

Az ifjúsági nagygyűlés elnöksége

Rangos, történelmet idéző találkozó színhelye volt április 2-án a szolnoki járműjavító művelődési házának moziterme. Ezen a napon emlékeztek meg a KISZ zászlóbontásának 25. évfordulójáról. A nagyműl-

Az ötödször elnyert vörös vándorzászló végleg az üzem KISZ-szervezeténél marad

tú üzem KISZ-fiataljai *ötödször nyerték el a KISZ Központi Bizottság Vörös Vándor Zászlaját.* Ezen a napon emlékeztek meg hazánk felszabadulásának 37. évfordulójáról is.

Az ifjúsági nagygyűlés keretében tartott ünnepségen részt vettek azok az egykori fiatalok is, akik annak idején az üzem munkájában, politikai vérkeringésében meghatározó szerepet töltöttek be.

A nagygyűlést, melynek elnökségében helyet foglaltak az üzem és a város társadalmi és gazdasági vezetői, *Berta István* asztalos, az üzem pártbizottságának tagja nyitotta meg, majd Tímár Gyula, a pártbizottság titkára mondott ünnepi beszédet. Hangsúlyozta többek között, hogy 25 évvel ezelőtt megyei ifjúsági szervezeti bizottság alakult, amelynek nyolc tagja volt. Ebből hárman a járműjavítóban dolgoztak. Később a szolnoki úttörőházban 20 üzemből hetvenen jöttek össze, hogy megbeszéljék a Kommunista Ifjúsági Szövetség megalakításával kapcsolatos feladatokat. Ezen az aktíván részt vevő fiatalok akkor a következő levelet küldték el az MSZMP Központi Bizottságának: *„Mi, a Szolnok megyei üzemek ifjúmunkásai megbeszéltük az ifjúsági mozgalom feladatait. A vita során kialakult vélemények alapján arra a megállapodásra jutottunk, hogy a jelenleg működő különböző ifjúsági rétegszervezetek önmagukban nem tudják megoldani ifjúságunk szocialista szellemben való nevelését . . .*

Elsőként a járműjavító huszonkét fiatalja állt a vörös zászló alá. Példájukat egymás után követték a többi üzemek és a falvak fiataljai is.

A szónok ezután köszöntötte a Kommunista Ifjúsági Szövetség alapító tagjait, majd napjaink legfontosabb ifjúsági feladatait tolmácsolta.

— Az egy hónappal ezelőtt tartott üzemi KISZ küldöttértekezleten pártbizottságunk minősítette az üzem KISZ munkáját, és újabb pártmegbízatást adott a fiataloknak. Mindenekelőtt a gazdasági munkában való aktív részvétel a legfontosabb. Erre azért is van szükség, mert üzemünk az első negyedéves tervét 100 százalék alatt teljesítette.

Tímár Gyula ezután arra kérte a fiatalokat, hogy a már említett forradalmi hagyományokból merítve, *a termelésben is legyenek méltó utódai a nagy elődöknek.*

A pártbizottság titkárának ünnepi beszéde után *Hegyi Istvánné*, a KISZ Szolnok megyei bizottságának első titkára átadta a Vörös Vándorzászlót *Sándor Jánosnak*, a járműjavító KISZ-bizottság titkárának. Ezt követően *Ambrus János* az üzem igazgatója és *Tímár Gyula* pb-titkár kitüntetéseket, jutalmakat adott át a politikai, illetve a gazdasági munkában élenjáró fiataloknak. Utána *Sándor János*, a KISZ Központi Bizottsága által adományozott emléklapot nyújtott át a KISZ megalakításában részt vevő dolgozóknak.

Séra Sándor

A legjobb KISZ-alapszervezetet megillető zászlót Sándor János átadja Csényi Istvánnak

SZELLEMI VETÉLKEDŐ

A KISZ zászlóbontásának 25. évfordulója alkalmából, március 31-én, nagysikerű szellemi vetélkedőt rendezett a szolnoki vasútüzemi KISZ-bizottság és a Vasutasok Szakszervezete művelődési háza. A vetélkedőn részt vevő 9 alapszervezet 5 tagú csapata közül az I. helyet a *Baross Gábor* KISZ-alapszervezet érte el. A vetélkedő keretében emlékeztek meg a vasútüzemi KISZ-mozgalom 25 évéről.

ÁPRILISTÓL A VASÚTON IS

Szakszervezeti napok Vas megyében

Gáspár Sándor előadása Szombathelyen

Március 19-től 26-ig az elsők között rendeztek szakszervezeti napokat Vas megyében. A középszervek és a tisztségviselők részére szervezett fórumokon a munkavédelemről, a szakszervezeti mozgalom termelést és gazdálkodást segítő munkájáról, az információról, a szocialista életmódról, a bizalmiakról és a munkahelyi demokráciáról hallhattak előadásokat az érintettek. Előadást tartottak: *Virizlay Gyula*, a Szaktanács titkára, *Főcze Lajos* és *dr. Bukta László*, a SZOT osztályvezetői, valamint *Gódor Lajosné* és *dr. Égető Imre*, osztályvezető-helyettesek. Ebből az alkalomból kiállítást is nyitottak az SZMT tanácstermében, Vas megye szakszervezeti mozgalmának a történetéről és íróolvasó találkozókra is sor került.

Március 26-án, a megyei művelődési és ifjúsági központban, *Gáspár Sándor*, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a SZOT főtitkára, *A szakszervezeti mozgalom helyzete, szerepe a X. Szakszervezeti Világkongresszus tükrében* címmel tartott nagysikerű előadást a megye gazdasági, párt és szakszervezeti vezetői részére.

A rendezvénysorozaton — a témaköröknek megfelelően — a vasutas-szakszervezetet mintegy száz vezető, választott tisztségviselő képviselte.

A Vas megyei szakszervezeti napok egyenes folytatásának is tekintendő a március 31-én, a területi szakszervezeti bizottság Celldömölkön tartott titkári értekezlete. Ezen előkészítették azokat a szakszervezeti napokat, amelyeket a SZOT határozata értelmében az alapszervezetek rendeznek a tagság és a szakszervezeti vezetők közvetlen kapcsolatainak a kiszélesítése érdekében. *Az alapszervezeti szakszervezeti napokat a Nyugat-Dunántúli vasúti szolgálati helyein április elejétől rendezik.*

Sz. Jakab

Politikai fórum

A pártpropagandisták részére politikai fórumot rendezett április 6-án, a Miskolc—Tiszai pályaudvar új szociális épületében a miskolci vasúti párt- és KISZ-bizottság, valamint a területi szakszervezeti bizottság. Az aktuális belpolitikai kérdésekről dr. Fodor László, az MSZMP KB osztályvezető helyettese, a külpolitikai helyzetről pedig Fábián Ferenc, a Magyar Újságíró Szövetség főtitkár helyettese tájékoztatta a hallgatókat.

Ki tud többet a Szovjetunióról?

Megkezdődtek a *Ki tud többet a Szovjetunióról?* című vetélkedősorozat selejtezői Szombathelyen. A szellemi játékon a pamutipar, a cipőgyár, a járműjavító, a vasútigazgatóság és a vasúti szolgálati helyek dolgozói vesznek részt. Az egyes munkahelyek MSZBT-tagcsoportjainak szervezésével indított vetélkedősorozaton a dolgozók csoportjai mellett szinte valamennyi szocialista brigád képviselteti magát.

A munkahelyeken lebonyolított „előcsatározások" után május első napjaiban kerül sor az öt vállalat legjobbjainak a döntőjére.

Közművelődési vetélkedő

A Békés megyei Művelődési Központ és a Szakszervezetek Megyei Tanácsa már hatodik éve hirdeti meg a megye szocialista brigádjai részére a közművelődési versenyt. A vasutas szocialista brigádok állandó szereplői e rangos megyei vetélkedősorozatnak.

Az idén március 26-án volt a vasutasdöntő, a művelődési házban, ahol a békéscsabai körzeti üzemfőnökség és a villamos vonalfelügyelőség szocialista brigádjai vetélkedtek. A versenyzők politikai, irodalmi, történelmi, „Ismerd meg hazádat" tárgykörben és szakmai kérdésekben mérték össze tudásukat.

Az első helyezést a *Bánki Donát* szocialista brigád érte el, brigádvezető *Fekete Sándor* mozdonyvezető, második az *Előre* brigád, harmadik a *Zipernowsky* szocialista brigád.

Az első helyezett brigád továbbjutott a megyei szakági döntőre is.

Zacharidesz Jánosné

Műveltség, művészet, munkásmozgalom

Tanulmányok a magyar munkásmozgalom kulturális törekvéseiről

Az MSZMP Központi Bizottságának Párttörténeti Intézetében egy újabb színvonalas tanulmánykötet készült el. A könyvkiadói teendőket a Népszava Lap- és Könyvkiadó végezte.

Gáspár Sándor, a SZOT főtitkára a kötet előszavában hangsúlyozza: *„A művelődési célok a korai szakszervezeti mozgalom követelései között már szerepeltek, megtalálhatók a szociáldemokrata párt programjában is, és következetesen helyet kaptak az 1918 novemberében megalakult kommunista párt elméleti és gyakorlati tevékenységében is. Az uralkodó osztályok műveltségi kiváltságainak felszámolásáért folyó harc mindig az osztályharc elválaszthatatlan része volt."*

Napjainkban, a változó világ összetettebb ideológiai-művelődési hatásait vizsgálva, ha úgy tetszik ismét felragyog ez a marxi—lenini igazság: egy fejlett szocialista típusú társadalom építése, megvalósítása elképzelhetetlen az emberek szocialista tartalmú műveltségének fejlesztése nélkül . . .

És ez utóbbi nem valami automatizmus. E területen elérhető minden eredményért hangyaszorgalommal kell serénykednünk. Szocialista brigádok ezrei, a formális vállalások útjáról letérve, művelődésükben, kulturálódásukban is egyre inkább önmaguk, környezetük jobbítójává válnak. Ebben a szerepben a magyar munkásmozgalom kulturális törekvéseinek megismerése erjesztője lehet egy kulturális pezsdülésnek!

APÁM MŰHELYE

Apám, a kisfizetésű vasutasok cipésze, csizmadiája volt. Ő is a vasútnál dolgozott, de a fékezői fizetésből nem tudtunk megélni, ezért a szolgálat után cipőjavítással foglalkozott.

— János, délután elvinném a kölyök lábbelijét — mondta egy-egy munkatársa.

— Jó, jó, hozd el.

— Fizetni csak elsején tudok, mert . . .

— Jól van öreg fiú. Egy urat szolgálunk.

Valahogy így kezdődött apám tanult mesterségének gyakorlása. Hazajött egy hosszabb útról, evett, pihent egy kicsit, aztán rám szólt.

— Gyere fiam, rendezzük be a műhelyt!

Lehordtunk a padlásról mindent, ami a műhelyhez kellett. Hát sokáig tartott, amíg a poros szerszámokat rendbe tettük. Persze, nem volt az igazi műhely. A téglával lerakott konyhánk egyszemű ablaka alá került a bankli. Tetején sok apró doboz. Azokban faszeg, stiffszeg, jancsiszeg különböző méretben. A bankli oldalán bőrdarabokból szerszámakasztók. Ezekben helyeztük el a harapófogókat, a falcangokat, kalapácsokat. Egy szegre került a lábszíj. A bankli fiókjában vagy tíz darab kneip. Suszterkés. Borotva élesek. A bankli és az ablak közt felállítottuk a kaptafaállványt. Ez az egy négyzetméternyi terület volt a műhely. Volt még egy ütött-kopott pléhlavór, bőráztatásra, és egy bőrvágó deszka. Szóval minden megvolt, ami kellett a szegények suszterének, hogy meg tudja csinálni a sok-sok vásott cipőt, csizmát.

Ebben a műhelynek nevezett sarokban ismertem meg a szegénység minden formáját . . .

Hányszor szólt rám apám:

— Vidd csak fiam haza ezt a pár cipőt Varga Mariska néninek és mond meg neki . . . ne, ne mondj semmit. Tedd le a cipőt, és gyere el, de nehogy elfogadj valamit, mert letöröm a derekad!

De vittem én haza olyan pár csizmát is, amit hárman vártak egy családban. Hogyan is kértünk volna pénzt ilyen helyekről? Sem apám, sem anyám nem méltatlankodott az elfelejtett munkabérek miatt. Mi is tudtuk mi a nyomor. Két évig vagonlakó menekültként éltünk a Simai úti kihúzó vágányon.

Mostanában meg-megjelenik a műhely előttem. Mindig sokan voltak a bankli körül. Mi, az utcabeli kölykök főleg azért telepedtünk oda, mert apám és anyám gyönyörűen tudott énekelni. A felnőttek pedig, vagy a lábbelit várták, vagy beszélgettek. Ilyenkor rendszerint egyedül maradtam a műhelyben, a srácok hazamentek. A felnőttek szavaiból nem sokat értettem. Ilyeneket mondtak, hogy szocializmus, Szovjetunió, az áruló Peyer, Bethlen-paktum. Aztán nagyokat hallgattak. Minden beszélgetésnek a fő témája a mérhetetlen szegénység, a rettenetes nyomor volt.

Aztán elköltöztünk a téglapadlós konyhából és az új lakásban már nem volt műhelyünk. Apám nemsokára súlyos beteg lett, nem bírt dolgozni, és a szerszámok visszakerültek a padlásra. Apám cipészműhelyét a szegénységgel együtt eltörölte a történelem, de emléke még mindig elevenen él bennem.

Bíró László

Mi lesz a sorsa? (2.)

Döcögő személyvonattal Nyíregyházától Balsáig

A délelőtti tolatós tehervonatot akartam elkísérni, a szolgálattevő tizenegy óra felé ígérte az indulást. Időközben kiderült, ez a vonat ma elmarad. Lesz viszont egy személy tizenegyhúszkor, azzal elmehetek Balsára.

Román gyártmányú dízelmozdony áll a kocsik előtt. Méreteihez viszonyítva nagyon szűk a vezetőállása, behúzódom a mozdonyvezető háta mögé a sarokba. Megfontolt, idősebb férfi a masiniszta. A mellette üldögélő vonatvezetőn is látszik, hogy régi vasutas. A szolgálati menetrend szerint Nyíregyháza-átrakóról indul valamennyi személyvonat, de csak a Petőfi térnél szállhatnak fel az utasok. Amíg odáig előrehúzunk belepillantok a menettáblázatba. A 22-es számú vonat — ezek mi vagyunk — Sóstógyógyfürdőig harminc, onnan tovább negyven kilométeres sebességgel közlekedhet.

— *Valamikor hatvannal mentek erre a vonatok* — emlékezik a vonatvezető. — *Gyorsvonatok közlekedtek Nyíregyháza és Sárospatak között. Egy óra alatt tették meg az utat.*

A nyíregyházi kisvasút átrakó állomása

Versenyfutás az ülőhelyekért

A Petőfi téren, százhúszszázötven utas száll fel. Csattogva áthaladunk egy iparvágányon. Valami baj lehet a géppel, mert a vezér aggodalmas arccal tekinget a hátsó műszerfalra.

— *Amint rágördülünk a konzervgyári vágányra elmegy a „vezérlés"* — mondja. — *Sehol nincs vele baj, csak itt.*

Nyíregyháza Vásártéren heten szállnak föl. Egy ideig a záhonyi fővonal mellett haladunk, majd jókora ív után a kisvasút áthalad fölötte. Jobbra töltés magasodik.

Behaladunk az állomásra. Sokan várják a vonatot. Amint megállunk, megkezdődik a versenyfutás az ülőhelyekért. A felvételi épület mellett a placcon öreg kettőhetvenötös gőzös csillog a napsütésben.

— *Hogy ezt minek tették ide?* — mutat a gőzös felé a vonatvezető. — *Semmi köze sincs a kisvasúthoz. Inkább a régi villamost hozták volna helyre. Azt meg széteszi a rozsda.*

Nyírszőlős, majd *Kótaj* következik. Leszáll a tömeg. Hosszan kanyargunk a falu utcáin, feltűnik, hogy a kapuk közvetlenül a vágányra nyílnak.

— Történt már baleset?

— Embert még nem gázoltunk, de kocsival már karamboloztunk. Elég rossz a kilátás, az autósok a vágányon állnak meg körülnézni, nem jön-e vonat.

A kitérőt már nem használják

Útátjárót útátjáró követ, sorompó, vagy villogó vörös fény egyiket sem fedezi. A község után felkapaszkodunk a Lónyai-csatorna gátjára, a meder oldalához fagyott, cikkcakkban töredezett jégtáblamaradék mutatja a folyó néhány héttel ezelőtti szintjét. *Nagytanyán* pár utas leszáll és már indulunk is tovább. Nagykitérő csak a menetrendben szerepel, megállás nincs.

— Mire használják most a megkerülővágányt?

— *Régen nagy forgalom zajlott a vonalon. Összel külön „krumplivonatok" közlekedtek. Itt keresztezték egymást a szerelvények. Ma már nincs szükség a kitérőre* — válaszol a vonatvezető.

Bujon bevárjuk az ellenvonatot. Már kevés az utas. Azok többsége is átszáll majd *Herminatanyán*, a várakozó háromkocsis dombrádi vonatra. *Paszabon* egy utas száll fel.

Valamikor ez is állomás volt, forgalmi szolgálattevővel. Amikor csökkent a forgalom, fölszedték a többi vágányt is. A tiszaberceli állomás közelében téglagyár kéménye tör az ég felé.

— Sok téglát fuvaroztat a gyár?

— *Már nem. Amit termelnek, széthordják a környékbeliek. Csak szenet hordunk nekik* — jegyzi meg a masiniszta.

Ahol a sínek véget érnek

Gávavencsellő előtt visszatérünk a csatornához, megállunk a falu mindhárom állomásán, *majd néhány kilométernyi zötykölődés után befutunk Balsára.* A Tisza-partra az áradás miatt nem lehet vonattal lemenni. Gyalogosan vágok hát neki a mintegy négyszáz méteres távolságnak. A közutat követően talpfák közé állított vörös tárcsa jelzi a járhatatlan pályarész kezdetét. Előttem a híd roncsai.

A világháborúig közös hajózatot alkotott a nyíregyházi és a sárospataki kisvasút, a visszavonuló németek azonban a kisebb jelentőségű hidakat, így a balsait sem kímélték. Amikor a forgalom megindult a vágányokat itt is, a kenézlői oldalon is a hídfeljáró mellé kanyarították, *a két part között komp hordta az utasokat, illetve hordja ma is.* Tavaly hosszas huzavona után megszűnt a pataki kisvasút, azóta már csak Balsa felől jár le vonat a Tiszáig.

Mikorra visszaindulunk, a nyugdíjas korú vasutas éppen végez a szerelvénytakarítással és a kályhák begyújtásával. Kevés az utas. A kalauz leül a szemközti padra.

— Nehéz a szolgálat? — kérdezem.

— *Nem könnyű. Az esti vonatok érkezése után a laktanyában kell aludnunk. A szobák Bobán és Dombrádon is nyirkosak, hidegek. Néhol ujjnyi repedés a falon.* Valamikor alig vártam, hogy szolgálatba jöhessek, most meg tízpercenként nézem az órát, mennyi van még a végzésig ...

Egyszerűsített forgalmi szolgálat

Herminatanyán leszállok. Benézek a forgalmi irodába, mert a dombrádi vonatig még van fél óra.

— *Herminatanya és Dombrád között egyszerűsített forgalmi szolgálat van, a vonatszemélyzet nyitja, állítja a váltókat tolatás, vagy vonatkeresztezés alkalmával. Amikor innen elindulnak a rendelkezéssel együtt megkapják a kulcsokat is* — magyarázza a forgalmista.

— Ha megszüntetnék a kisvasutat, hová mennének dolgozni? — kérdezem.

— *Én is, a váltókezelők is helybeliek vagyunk. Sok évet dolgoztunk már a vasúton ahhoz, hogy munkahelyet változtassunk. Nekem huszonhét évem van. Ha felszedik a vasutat, a hátralévő időre bejárok Nyíregyházára ...*

Tóth Zoltán

A jó munka elismerése

Átadták a Vörös Vándorzászlót a szombathelyi vasútigazgatóságnak

Az 1981. évi szocialista munkaversenyben első helyezett szombathelyi vasútigazgatóságnak április 9-én délután átadták *a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Vasutasok Szakszervezete központi vezetősége vörös vándorzászlaját.* A vasutasok Haladás Művelődési Házában rendezett ünnepségen *Hajas Endre*, a területi szakszervezeti bizottság titkára köszöntötte az igazgatóság dolgozóit, s az ünnepség elnökségében helyet foglaló *Koszorús Ferencet*, a Vasutasok Szakszervezete főtitkárát, *Szűcs Zoltánt*, a MÁV vezérigazgatóját, *Takács Lászlót*, a megyei pártbizottság titkárát, *dr. Bors Zoltán* megyei tanácselnököt, *Nagy Lajost*, az SZMT vezető titkárát, a Vas megyei pártvégrehajtóbizottság tagjait, *Kovács Lajost*, a városi pártbizottság titkárát, *Nagy Károlyt*, a Vasúti Főosztály pártbizottságának titkárát, és számos meghívott vendéget.

A megnyitó után *dr. Horváth Lajos* vasútigazgató beszédét a személyszállítás értékelésével kezdte:

— *A személyszállításban többirányú fejlődésről adhatok számot* — mondotta. — *Mindenekelőtt a járművek gyarapodása javította a kulturált utazási feltételeket; csehszlovák motorvonatokkal bővítettük a Balaton-parti kiszolgálást.* Ezek a motorvonatok, valamint az M 41-es sorozatú dízelmozdonyok lehetővé tették, hogy a gőzvontatást, valamint a vegyes fűtést több vonatpárnál megszüntessük. Közkedvelt és kihasznált a tavaly indított miskolci gyorsvonatpár is.

Szombathely, Celldömölk és *Tapolca* után 1981-ben *Zalaegerszegen* kocsitisztítóvágányt és takarítógépeket helyeztek üzembe. A menetrendek jó kialakításával többlet utazási választékot biztosítottak több csomóponton. Javult a menetrendszerűség, a vonatok fajlagos késési ideje csökkent, rendben volt a fűtés, a világítás, a kocsimosás és a takarítás a nyugat-dunántúli vonalakon. Az igaz, hogy a tisztaságot illetően még lehet és van is mit javítani.

— *A viszonylag kedvező kocsiellátási helyzet mellett lehetőségünk volt arra, hogy 11 millió 123 ezer tonna árut szállítsunk el* — folytatta a vasútigazgató. — *Ez 823 ezer tonna többletet jelent a tervhez képest.* Tehervonataink átlagos terhelése 990 tonnáról 1022 tonnára emelkedett. A vasúti gördülőállomány jobb kihasználása érdekében az összes áruszállítási teljesítmény több mint 83 százalékát irány- és közvetlen vonatokkal továbbítottuk. Lényegesen emelkedett a konténerforgalom. A fuvarozásban sokat segített a szállíttató partnereinkkel kialakított állandó, élő kapcsolat.

A fejlesztésekről a következőket mondotta dr. Horváth Lajos:

— *Egyszerűsített korszerűsítés következtében a tervezett 28,3 km helyett 29,6 vágánykilométert újítottunk fel. Vép—Porpác között határidő előtt átadtuk a 6,5 km hosszban megépített második vágányt.* Beépítésre és felszerelésre került hat csoport új kitérő, 11 km vonali térközbiztosító-berendezés, két dominó rendszerű biztosítóberendezés és négy önműködő sorompó.

Csökkent az önköltség, javult a készletek forgási sebessége. A fajlagos hőfelhasználási mutató 18 százalékkal jobb a tervezettnél.

Az igazgató beszélt a fiatalokról, a politikai, társadalmi szervezetekkel — közöttük a szakszervezetekkel —, társvállalatokkal való jó együttműködésről, majd így folytatta:

— *A múlt évben 16 millió forintot fordítottunk lakásépítések és lakásvásárlások támogatására. Ezzel az összeggel 173 családnak tudtuk egyik legfontosabb gondját megoldani. Több mint 4000 dolgozót látunk el rendszeresen meleg étellel.*

Ezután *Szűcs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója méltatta az igazgatóság múlt évi munkáját. Elmondotta, hogy mind a mennyiségi, mind a minőségi munkában kimagaslóan jó eredményeket értek el a szombathelyiek. Beszélt a vezérigazgató a vállalati szintű gazdálkodás erősítéséről, a kocsi- és mozdonypark jobb kihasználásáról, a szükséges takarékosságról és a fuvaroztató partnerekhez és az utasokhoz való alkalmazkodás fontosságáról.

Koszorús Ferenc főtitkár azért értékelte kiemelkedőnek a végzett munkát, mert a sikert egyre nehezedő külső és belső körülmények közepette érték el. Ezután arra figyelmeztetett, hogy a jövőben egyre nagyobb szükség lesz az utasok és a szállíttató vállalatok bizalmába férkőzni. Ugyanakkor szüntelenül formálni kell a vasutasok szemléletét, mert másként nem lehet minőségileg jobban dolgozni.

Takács László a megye párt-, gazdasági és társadalmi szerveinek az üdvözletét tolmácsolva gratulált a magas kitüntetéshez.

Ezt követően Szűcs Zoltán és Koszorús Ferenc átadták a vándorzászlót dr. Horváth Lajos vasútigazgatónak és Hajas Endre tszb-titkárnak.

Sz. Jakab István

Hobbiműhely a konyhában

Békéscsabán, a munkahelyéhez, a vontatási üzemhez közel, szép, ligetes helyen található *Gál József* villamos járműszerelő otthona. Az előszobában a falon látható rézműves munkák, a modern csillár, a takaros hamutartók és a szépen formált doboz az asztalon is az ő keze nyomát dicséri. Műhely viszont sehol.

— *A konyhánk ugyan nem nagy, de ha hazajövök a munkából, nyomban műhellyé alakul át* — mondja a házigazda.

Most is az. Már csak az utolsó „simítások" vannak hátra egy nagyobb faliképen. A maga készítette szerszámok is ott sorakoznak.

— Hogyan kapott kedvet ehhez a nem mindennapi hobbihoz? — kérdezem.

— *Még évekkel ezelőtt láttam a tévében egy szovjet kisfilmet, egy üzbég faluról szólt, ahol gyönyörű réztárgyakat készítenek. Nagyon megtetszett és később is sokszor eszembe jutott. S egyszer csak úgy éreztem, nekem is meg kell próbálnom.*

Az elhatározást tett követte. Könyveket tanulmányozott, rajzokat és szerszámokat készített, aztán hozzáfogott egy díszdoboz készítéséhez. Jól sikerült. Ezen felbuzdulva folytatta tovább a munkát.

Nézegetjük a szép tárgyakat és közben a munkájáról beszélgetünk. Huszonöt évvel ezelőtt lépett a MÁV szolgálatába. A szakmája lakatos. Ahogy múltak az évek, a technika is fejlődött. Szakmailag mindig tovább képezte magát. A MÁV Kiváló Brigádja címet elnyert *József Attila* szocialista brigád tagja. Háromszoros kiváló dolgozó, és kiváló munkásőr.

— A középiskolát feleségemmel együtt végeztük el, s együtt érettségiztünk — mondja. — Amikor hozzáfogtunk a tanuláshoz, még kicsik voltak a gyerekek. Nehéz évek voltak azok, de megérte a fáradtságot.

Vass Márta

ÖT ÉVRE

Együttműködési megállapodás

A budapesti vasútigazgatóság legnagyobb szállíttatói az Országos Érc- és Ásványbányák dunántúli vállalatai. A közelmúltban az igazgatóság és az ásványbányák vezetői *öt évre szóló szocialista együttműködési megállapodást* kötöttek, amelynek célját 8 pontban fogalmazták meg. Az ásványbányák a többi között vállalta, hogy az egyenletes szállítás érdekében az eddiginél több kocsit raknak ki munkaszüneti napokon, ezenkívül a kisebb hibával érkezett vagonokat a helyszínen kijavítják.

Az igazgatóság arra adott garanciát, hogy a munkaszüneti napokra, valamint az exportfuvarozás céljára kért kocsikat maradéktalanul kiállítja.

A vállalások eredményeit — első ízben — 1983. március 15-én értékelik és a kiemelkedő munkát végzett dolgozókat megjutalmazzák.

A szocialista együttműködési megállapodást *Tongori Imre*, a budapesti vasútigazgatóság vezetője és *dr. Gagyi Pálffy András*, az Érc- és Ásványbányák vezérigazgatója írta alá.

S. R.

Társadalmi vezetőséget választottak

A közelmúltban társadalmi vezetőségválasztó közgyűlést rendeztek a miskolci Vörösmarty Művelődési Házban. *Varga István*, a művelődési ház igazgatója ismertette az elmúlt öt év munkájának eredményeit, gondjait, majd a számvizsgáló bizottság jelentését hallgatták meg a résztvevők. Utána került sor az új vezetőség megválasztására, amelynek elnöke ismét *Czima János* lett, titkárnak *Varga Istvánt*, a ház igazgatóját választották.

A küldöttválasztó értekezlet résztvevőinek a művészeti csoportok adtak színvonalas műsort.

SZENTESI ÚJÍTÓK

Ankét az építési főnökségen

A közelmúltban újítási ankétot rendeztek a szentesi építési főnökség legjobb újítói és szakvéleményezői részére, amelyen jelen voltak a főnökség gazdasági és társadalmi vezetői is.

A főnökségen öt év alatt 30 százalékkal növekedett az újítók száma. A legtöbb újítást a fizikai dolgozók nyújtották be. A mozgalom élenjárói a szocialista brigádok. *Az elmúlt öt év alatt 7,5 millió forint megtakarítás származott az újításokból.*

Az újítási mozgalomban az elmúlt évben is kiemelkedő eredmények születtek. A szocialista brigádok közül ebben a *Makarenko*, a *Baross*, a *Zója* és a *Dózsa* brigád járt élen. Az egyéni verseny legjobbjai: *Justin Ferenc* energetikus, *Kovács Ottó* hegesztő és *Kun Sándor* szakiparos.

Az építési főnökségek versenyének győztese — az 1981. II. félévi eredmények alapján — *a szentesi építési főnökség lett.* Az újítóknak továbbra is az eredményesebb gazdálkodást kell segíteni. Fontos célkitűzés a rakodás gépesítése, a munka- és üzemszervezés, az import anyagok pótlása, az anyag- és energiatakarékosság stb.

Gajda Mátyás fő-építésvezető és *Varga Zoltán* építésvezető a közelmúltban dolgozta ki a vasútépítés földmunkáinak gazdaságosabb elvégzését. Az újítás a gyakorlatban is kiállta a próbát, több millió forint megtakarítást tett lehetővé.

Az ankéton elmondották, hogy a mozgalom fejlesztése érdekében erősíteni kell a fizikai és a műszaki dolgozók kapcsolatát, és az eddiginél jobban kell ösztönözni a fiatalokat az újító munkára. Csökkenteni kell a kísérletre elfogadott újítások átfutási idejét és az eszmeileg díjazott újítások számát. Az eddiginél rugalmasabb és gyorsabb ügyintézés, az elfogadott javaslatok azonnali hasznosítása népgazdasági érdek is.

Fogas Pál

Az újítómozgalomról tanácskozott a műszaki és gazdasági bizottság

A központi vezetőség mellett működő műszaki, gazdasági bizottság a közelmúltban tárgyalta a vasút újítómozgalmának helyzetét. Az ülést *Tóth János*, a bizottság elnöke nyitotta meg, majd *Maráz Béla*, a vasúti főosztály tervgazdasági és műszaki fejlesztési szakosztályának vezetője tájékoztatta a jelenlévőket a vasút újítómozgalmának és feltalálótevékenységének helyzetéről.

A többi között hangsúlyozta, hogy a tárca területén az V. ötéves tervidőszakban 50 285 újítást hasznosítottak, *ebből 22 730 újítást a vasutasok dolgoztak ki.* A KPM által hirdetett újítási versenyeken a MÁV mindig az elsők között szerepelt. Az V. ötéves terv során a vasút 2500 újítási feladattervi témát dolgozott ki. Ebből 1272-őt az újítók megoldottak. Az újítómozgalomba egyre több szocialista brigád kapcsolódik be. Az elmúlt ötéves tervben az újítások 65 százalékát a brigádtagok dolgozták ki. A brigádok részére a vasútigazgatóságok, üzemek, főnökségek minden évben újítási versenyt szerveznek. Tavaly a vasutas újítók száma meghaladta a tizenkétezret.

A MÁV az újítási és találmányi ügyek szakszerű intézése érdekében — az iparjogvédelmi és újítási ügyintézők részére — rendszeres képzést biztosít. Öt év alatt több mint 500 ügyintéző vett részt a zánka—köveskáli MÁV oktatási telepen bentlakásos tanfolyamon. Ezenkívül az ügyintézők részére a főnökségeken időszakos oktatásokat is tartanak.

A beszámolót követő vita lényegét *Maráz Béla* foglalta össze. A tanácskozás *Tóth János* zárszavával ért véget.

A MÚLT ESZTENDŐBEN

A nyíregyházi körzeti üzemfőnökség egyenletesen növelte teljesítményét

Szabolcs-Szatmár megye nagy részére kiterjedő. közel 300 kilométeres vágányhálózat tartozik a nyíregyházi körzeti üzemfőnökséghez. Ez a hálózat azonban nagyon vegyes. Az üzemfőnökség dolgozói bonyolítják le a forgalmat a kétvágányú Nyíregyháza—Záhony és a központi irányítású Nyíregyháza—Szerencs fővonalon. több mellékvonalon, s ide tartozik még 66 kilométer hosszú keskeny nyomközű vasút is.

— *Nagyon exponált terület a miénk* — mondotta *Buczkó Ferenc* üzemfőnök —, *mert munkánk ezernyi szállal kapcsolódik a Záhonyi Üzemigazgatóság tevékenységéhez. A záhonyi elegy nagy részét a mi mozdonyaink továbbítják.*

A múlt év eredményeiről szólva elmondotta, hogy a menetdíjbevételük előirányzatát 102,48 százalékra teljesítették, bár az utaslétszám csak 92,33 százalékos volt. *A legtöbb gond Nyíregyháza állomáson jelentkezett, ahol az elmaradt rekonstrukció miatt már nagyon nehéz a személyforgalom lebonyolítása.* Ide tartozik például, hogy nagyon sok a Nyíregyházára állomásított személykocsi, viszont elmaradottak a kocsitakarítás műszaki feltételei.

Az elszállított árutonna-tervét az üzemfőnökség az előző évinél magasabb színvonalon, *102,3 százalékra teljesítette*, s 1981-ben lényegesen több árut továbbítottak, mint az előző évben. *Nyíregyháza, Nyírbogdány* és *Tarcal* állomások közel 1 millió tonna árut szállítottak, de jelentős forgalmat bonyolított le *Kisvárda* és *Baktalórántháza* állomás is. A körzet kocsiforgalma 25 ezer tonnával volt magasabb a bázisévnél, s különösen Nyíregyháza állomáson nőtt, mintegy 14 százalékkal a le- és feladási forgalom. Az árufuvarozáshoz nagy számban használtak fel Záhonyban átszerelt szovjet kocsikat is. Ezeket jórészt Nyíregyházán és Kisvárdán rakták meg szovjet exportra szánt küldeményekkel. A növekvő áruszállítási feladatok teljesítését a konténerforgalom ugyancsak segítette. *Az öttonnás konténerekből 14 ezer darabot használtak fel, de jelentős eredményeket értek el a tavaly bevezetett húszlábas szállítótartályokkal is.*

— *A vállalatokat kellő időben megadott előjelentésekkel készítettük fel a szállítmányok fogadására* — folytatta az üzemfőnök — *és rendszeresebbé tettük az iparvágányok kiszolgálását.* Ahol mégis akadozott a rakodás, ott kérésünkre megfelelő intézkedéseket kezdeményezett a megyei szállítási bizottság. De személyesen is eljártunk minden nagyobb fuvaroztatónknál, ahol problémákat tapasztaltunk. Így például tavaly augusztusban a megyei gabonaforgalmi vállalat vezetőivel ültünk le megbeszélésre, amikor nagy szükség volt náluk a rakodási készség megjavítására. Az eredmény nem is maradt el, mert a negyedik negyedévben a korábbinak egy harmadára csökkent a náluk késetten kezelt kocsik száma.

A rendszeres kapcsolattartás eredményeként az ötnapos munkahétre történt átállás ellenére is javították rakodási készségüket az olyan nagy fuvaroztatóik, mint a megye építővállalatai és Nyíregyházán a papírgyár, a gumigyár és a konzervgyár.

Az idei első negyedévben is túlteljesítette áruszállítási tervét a nyíregyházi körzeti üzemfőnökség. A további eredmények fontos garanciája, hogy az üzemfőnökség nyolcvan szocialista brigádja tett vállalást az idei előirányzatok túlteljesítésére. A brigádok felajánlásai alapján alakult ki az üzemfőnökség idei versenyvállalása. Kitűnik ebből, hogy a múlt esztendei 2,2 százalékos javulást folytatva, *az idén további 1 százalékkal növelik a tehervonatok átlagos terhelését.* Kocsitartózkodásban 0,5 százalékos csökkentést vállaltak. Amíg a 100 etkm teljesítményt változatlan színvonalon tartják, 1 százalékkal növelik a korszerű mozdonyok haszonkilométer teljesítményét. Energiából és termelési költségekből ugyancsak 1 százalékos megtakarítást ajánlottak fel, de az sem jelentéktelen, hogy az árukárok 5 százalékos csökkentését is vállalták az idei esztendőre.

L. J.

Megélénkült az áruszállítás, tovább csökkent az utasok száma

(Folytatás az 1. oldalról)

hiány következtében a kilépésre váró normál teherkocsi-maradvány napi átlaga 26,4 százalékkal, hó végi értéke pedig 26,1 százalékkal nőtt.

Az áruszállítás március havi minőségét a bázishoz képest fejlődő tendencia jellemezte. Ezt tükrözi a gépre várások, vonatácsorgások és belföldi vonatfeloszlatások 16,7, 36,1 és 39,7 százalékos csökkenése,

az időre ki nem állított teherkocsi-mennyiség stagnálása, valamint a tehervonatok menetrendszerűségének kismértékű emelkedése.

A tehervonati mozdonyok kihasználása javult. A napi hasznos futás a gőzvontatásnál 2,1, a villamos vontatásnál 1,6, a kis Diesel-mozdonyoknál 1,9, a nagy Diesel-mozdonyoknál pedig 0,7 százalékkal volt nagyobb a tervben előírt értéknél.

A kocsiforduló-idő 4,9 százalékkal nőtt, a teherkocsik árutonna-kilométerben kifejezett napi munkája pedig 2,3 százalékkal csökkent.

Becsült adatok szerint márciusban a vasút 21,6 millió utast szállított, s ezzel a bázishoz képest 95,3, a tervhez viszonyítva pedig 95,6 százalékos teljesítést ért el. Az utaskilométerben kifejezett vasúti munka teljesítése várhatóan 97,1, illetve 94,6 százalék.

A személyszállítás minősége, a hálózati menetrendszerűséget alapul véve, kismértékben romlott, *a nemzetközi forgalmat tekintve azonban lényegesen javult.* A nemzetközi vonatok menetrendszerűsége 62,1 százalékról 75,4 százalékra emelkedett.

A fajlagos késési időket figyelembe véve a minőséget egyértelműen fejlődés jellemezte.

Kitűnik ez abból, hogy hálózati szinten az egy késetten közlekedő személyszállító vonatra jutó késési idő 29,9 percről 26,1 percre, a nemzetközi forgalomban pedig 54,2 percről 31,3 percre csökkent.

Az év első negyedében a vasút 28 millió 934 ezer tonna árut szállított, ami a múlt év hasonló időszakához viszonyítva 93,9, a tervhez képest pedig 94,9 százalékos teljesítésnek felel meg. A lemaradás abszolút értéke 1 millió 877 ezer, illetve 566 ezer tonna.

A személyszállításban a 63 millió 530 ezer utas elszállításával mind a bázishoz, mind a tervhez viszonyítva 97 százalékos teljesítést ért el a vasút. A lemaradás abszolút értéke közel kétmillió utas.

A MÁV kiváló brigádja

Mindenki tudja, hogy mennyit ér

Bemutatjuk az Északi Járműjavító forgóvázosztályának Petőfi Sándor szocialista brigádját

A brigádtagok kölcsönösen gratulálhattak egymásnak. Nem mindennapos dolog ugyanis, hogy egyazon üzemben — az Északi Járműjavítóban — egyidejűleg három szocialista brigád kapjon magas kitüntetést. Most, május 1. alkalmával viszont így történik: a *MÁV kiváló brigádja* lett a villamosmozdony-próbaterem 11 tagú *„Kandó Kálmán"* és a forgóvázjavító osztály 9 tagú *„Petőfi Sándor"* szocialista kollektívája; a békéscsabai üzemrész 10 tagú *„Április 4."* szocialista brigádja pedig *a MÁV Kiváló Ifjúsági Brigádja* megtisztelő címet érdemelte ki. E három kollektíva közül a Kandó a legpatinásabb — korábban lapunk is bemutatta őket —, birtokosai a Szakma Kiváló Brigádja címnek, s egyéb elismeréssel is kérkedhetnek. Igaz, a sikerek jó részét azok a „régiek" vívták ki, akik azóta magasabb, vezető beosztásba kerültek (érettségizettek, a villamos szakma jól képzett ismerői), de mint e mostani eredmény tanúsítja: utódaiknak sem kell szégyenkedniök. Az „Április 4." brigád — miként a csabai üzemrész legtöbb kollektívája — fiatalokból áll; gépszerelők, ott elsőként ők kapták meg e rangos elismerést.

Legközelebb már két lapáttal

Hogy végül is e három brigád közül most a *Zeher József* vezette „Petőfi Sándor" szocialista brigádot mutatjuk be, annak okai összetettek. Ők azok, akik a legnehezebb körülmények között dolgoznak; forgóvázszerelő lakatosok, s köztudottan a forgóváz a mozdony legszennyezettebb része. Emellett a szét- és összeszerelés ma is kemény fizikai munkát igényel, s ráadásul nem kis felelősség az övék. Ha történetesen a motor leáll — baj, de nem rejt különösebb veszélyt, a kerekekfékek hibája viszont súlyos következményekkel járhat. De azért is övék a szó, mert fokozatosan zárkóztak föl a legjobbak közé, tavaly lettek aranykoszorúsak, az idén pedig még magasabbra juthattak. Zeher József mégsem mondja, hogy elérték a céljukat; másként fogalmaz:

— *Most még két lapáttal kell rátennünk. Mert az egy lapát legközelebb már nem elég...*

Szocialista brigáddá 1969-ben szerveződtek, s az alapító „kilencekből" hatan ma is együtt vannak. De akik megváltak tőlük, azok sem voltak hűtlenek: *Fényszáros Miklós, Szegedi György* és *Varga Pál* tőlük ment nyugdíjba. Igaz, nemrég, az utóbbi három évben — ezért is említjük meg őket: a sikerek megalapozásának ők is részesei. Akárcsak a maiak, korelnökük, *Beri László*, s a többiek — *Bakura Mihály, Hegymegi László, Kovács Lajos, Méhes Sándor, Surák József, Szabó István*, s a kollektíva mai „benjáminja", a 48 esztendős *Mészáros Sándor*. E sorolásból az is kitűnik: egyikük sem fiatalember — legtöbben kazánkovácsok voltak, a gőzösöket javították, s a dízelesítéskor, az üzemben szervezett tanfolyamokon képezték át magukat lakatossá —, kétszeresen értékes tehát, amit *Papp Zoltán* osztályvezető mond róluk:

— *Ha bármiféle többletmunkáról, vagy üzemen belüli átcsoportosításról van szó, nem kell kétszer kérni őket. A fiatalokat is vetélkedésre késztetve rugalmasak, gyorsak. Méltán ők az üzemrész tizenöt szocialista kollektívája közül az első MÁV Kiváló Brigád.*

Értékelik nehéz munkájukat

Persze ahhoz, hogy a sorból valóban kiváljanak, a gyorsaság is kevés. Nagy-nagy szakmaszeretetre és alázatra van szükség az ily' magas elismeréshez... s e tulajdonságnak sincsenek híján. Ha nem így volna, vállalnák-e, hogy újra meg újra újításokon törjék a fejüket (tavaly, mikor is az üzem újítási versenyében több mint 300 javaslatot bíráltak el, *ők 23 újítással lettek elsők* — az egyéni vetélkedésben pedig *Zeher József* és *Méhes Sándor* második)? Megépítették-e volna társadalmi munkában azt a fedett tárolót, amely a javításra váró, vagy már felújított forgóvázakat védi az időjárás szeszélyeitől (korábban, ami nem fért el a zsúfolt gyártócsarnokban, az ponyvával borítva várta további sorsát az udvaron)? S mondanák-e, miként Zeher József:

— *Érezzük, hogy a nehéz fizikai munkát az üzem vezetői is értékelik. Az utóbbi két esztendőben a mi osztályunk, más üzemrészekhez képest kiemelt bérfejlesztést kapott...* Ezt méltányolják is az itt dolgozók, nálunk kicsiny a fluktuáció, s alig van létszámhiány. Ami pedig a nehézség fokát illeti: kazánkovácsnak lenni még nehezebb. Igaz, a piszok viszont kevesebb volt...

Nem vonzó feladat szétszerelni az általában másfél éven át futó forgóvázakat — még felsorolni is taszító, mi minden szorul közéjük. Ezért is előírás, hogy védőkesztyűben dolgozzanak — *a rendeletet szigorúan betartják!* —, ezért oly' fontos számukra a higiénia. S mégis: egészségesek, igen jó erőben vannak — ha véradásról van szó, ugyancsak ők azok, akikre számítani lehet (a brigádvezető több mint százötvenszer adott életmentő vért). S tüdőtisztító, erőt fokozó kikapcsolódás, amit nem ritkán tesznek meg együtt is: járják az országot, a hegyeket, a történelmi vidékeket — *voltak Egerben, Cserkeszőlőn, Pannonhalmán, Zircen és másutt* —, az autóbuszt többnyire a szakszervezet bocsátja rendelkezésükre, idegenvezetőről pedig a Törekvés Művelődési Központ gondoskodik.

Differenciáltan

— Egyikünknek sincs többünk a nyolc általánosnál, és ezek a látogatások valamennyiünk számára igen tanulságosak. Együttlétünket a család is élvezi.

Nemcsak együtt, külön-külön is becsülik munkájukat: majd' valamennyien kiváló dolgozók, s a társadalmi feladatokból is részt kérnek: *Méhes Sándor szakszervezeti bizalmi, Kovács Lajos munkásőr; Zeher József pedig mindaddig tanácstag volt — nyolc éven át —, amíg meg nem szűnt a körzete, jelenleg az osztály egyik pártcsoportbizalmija.*

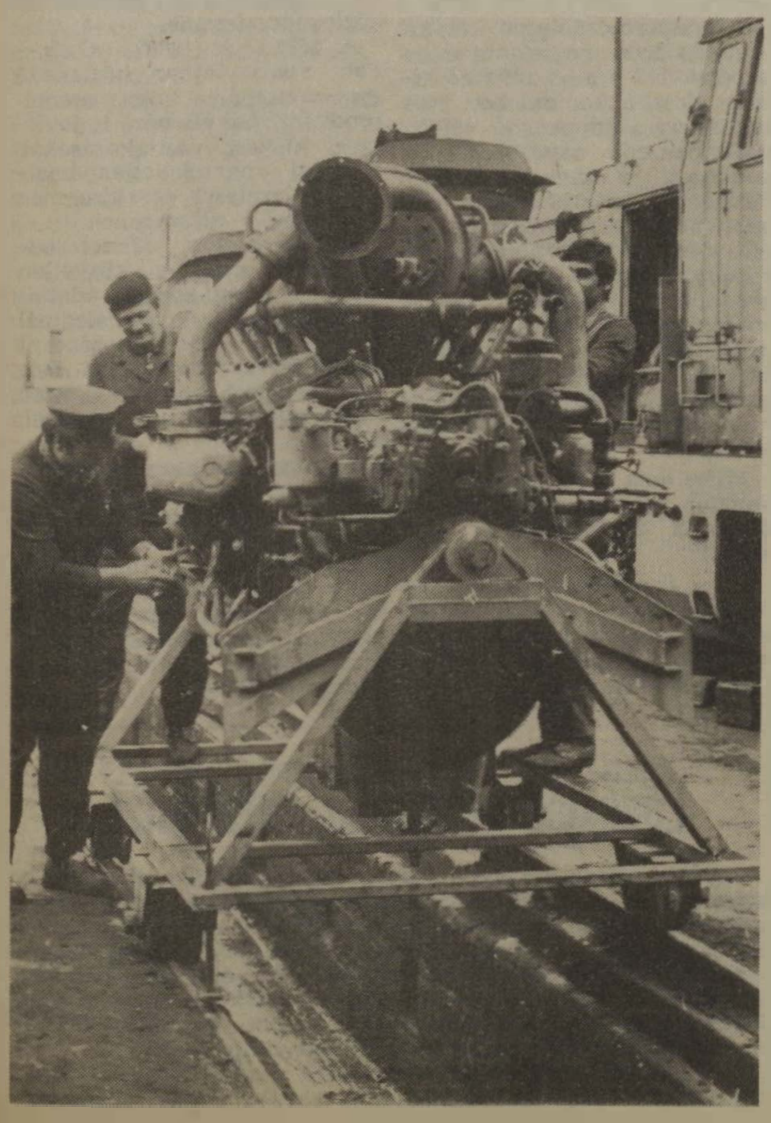
— Gondolom, hálás és mégis hálátlan feladat előtt állnak: differenciáltan kell szétosztani a MÁV Kiváló Brigád kitüntetéssel együttjáró pénzjutalmat. Nem lesz-e sértődés a különböző összegek miatt?

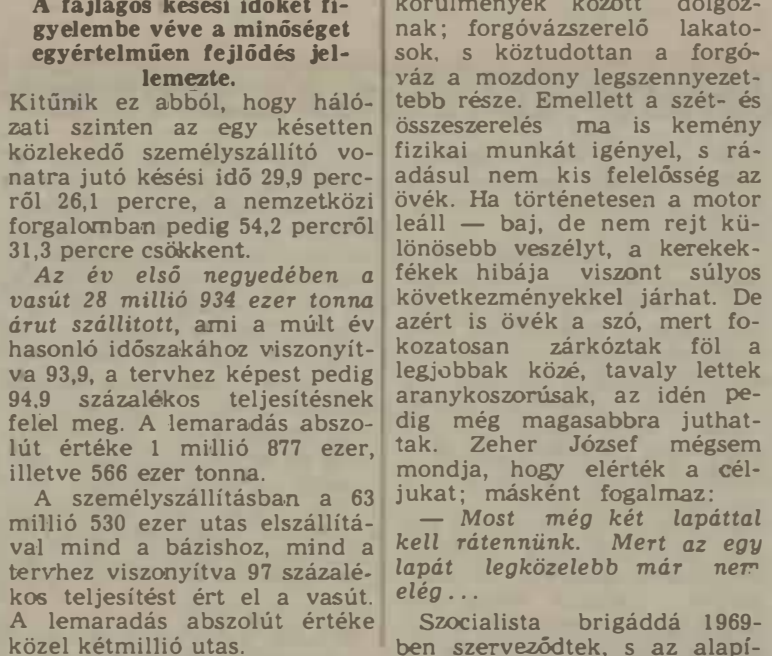
— *A múltban sem volt, s feltehetőleg most sem sértődik meg, aki kevesebbet kap. Így volt ez az arany fokozat elérésekor, tavaly is. Nálunk mindenki tudja önmagáról, de a társairól is, hogy mit és mennyit tett, mire érdemes.*

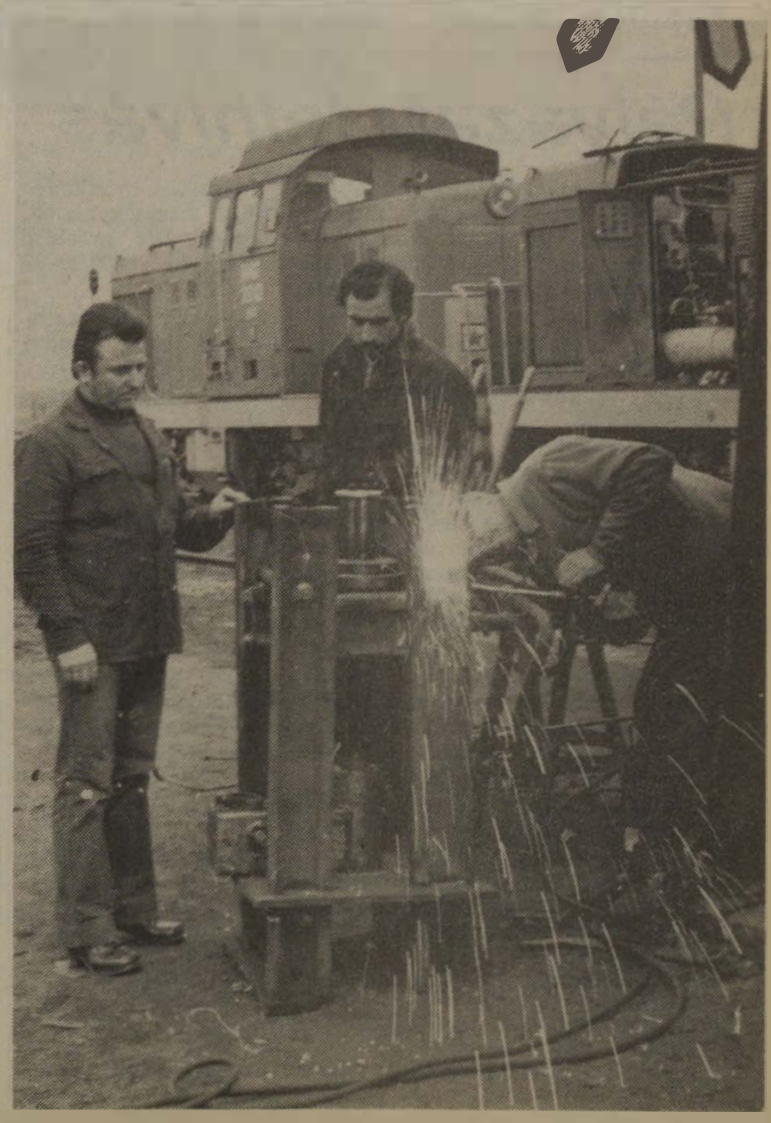
Magyarán: ez a nehéz körülmények között is rendkívül jól dolgozó kollektíva nem csupán az újkeletű kitüntetés alapján — kiváló brigád.

Földes Tamás

DÍZELSZERELŐK







A veszprémi vontatási üzemegység József Attila és Műszaki szocialista brigádjai az M 47-es dízelmozdonyok javítását végzik. A két brigádba tartozó szerelők között többen vannak olyanok, akik rendszeresen újítanak. A fotókon látható motor forgatóállvány és fokozatváltó kiemelésére szolgáló segédeszköz is az újítók munkáját dicséri

(Laczkó Ildikó felvétele)

Az Állami Biztosító tájékoztatója

Lakásbiztosítás vagy háztartási biztosítás?

Az 1981. december 31-i adatok szerint *2 millió 779 ezer biztosított lakást tartanak nyilván Magyarországon.* Ebből 2 millió 177 ezer a korszerű, 24-féle káreseményre kiterjedő lakásbiztosítási szerződés. Hogy mi a különbség a régi háztartási és a modern lakásbiztosítás között, az rendszerint akkor derül ki, ha valakit kár ér. Ezt azonban nem érdemes megvárni. Nem árt tehát tisztában lenni azzal, hogy baj esetén mire számíthatunk.

Nézzünk néhány lényeges kártérítési elemet, és ezen keresztül vizsgáljuk meg, mit ér a két biztosítás? Tegyük fel, hogy egy családi ház teljesen leég. A biztosító a tulajdonos épület- és lakásbiztosítása alapján *olyan összegű kártérítést fizet, amelyből az eredeti nagyságú, kivitelezésű lakóépületet a jelenlegi árak, és munkabérek figyelembevételével újra felépíthetik.* A teljes újraépítési költség azonban csak akkor kerül kifizetésre, ha a leégett épület a kár időpontjában 60 százaléknál nem volt avultabb (használtabb). Bútorok esetében az azonos kivitelű új bútor beszerzési árát térítik meg, azonban ennek összege káreseményenként az 50 ezer forintot nem haladhatja meg. A háztartási biztosításoknál *a károkat a vagyontárgyak használt értéke alapján térítették meg.* Ebből következik az, hogy az említett összeg nem elegendő az elpusztult, megsemmisült vagyontárgy pótlására, illetve nem fedezi azok javítási költségeit.

A régi biztosítás alapján nem minősül tűzkárnak, ha az áram hatására az elektromos berendezésekben keletkezett a tűz. A lakásbiztosításoknál, ha az elektromos vezetékekben, a tv, rádió, porszívó meghibásodása folytán a tűz átterjed más vagyontárgyakra is, a biztosító kártérítést fizet.

A lakásbiztosítás alapján, ha a szélvihar által megbontott tetőn keresztül folyik be az esővíz ugyancsak fizet a biztosító. Talán kevesen tudják, hogy a szélvihar következtében leomlott, leszakadt, ledőlt tárgyak által *másoknak okozott károkat is megtérítik.* Sőt, kifizetik az úgynevezett következménykárokat is, mint például az állványozás, dúcolás, közművek rongálása, rom- és törmelékeltakarítás -elszállítás költségeit.

Ezek a kártérítési feltételek ugyancsak nem szerepelnek a háztartási biztosításokban. A beázásokkal kapcsolatban azonban egy dologra felhívnánk a figyelmet: *nem fizetnek beázási kárt akkor, ha a tulajdonos elhanyagolta a ház karbantartását, vagy a beázás építési hibákra vezethető vissza.* Igen gyakori, különösen a panelházaknál, hogy rosszul szigetelik le a tetőt vagy a panelek közöti résen folyik be a víz. A biztosító természetesen az építők rossz munkájából eredő károkat nem vállalhatja magára.

Manapság gyakori és nagy számban fordul elő a csőrepedéskár. A háztartási biztosításokban ez csupán a vízés központi fűtésrendszerből kiömlő víz és gőz által okozott károkra vonatkozott. A lakásbiztosításoknál a biztosító kártérítési kötelezettsége fennáll akkor is, ha a kárt a belső építésű esővízlevezető csatornából vagy a vízvezetéki hálózathoz kapcsolt szerelvényekből (bojler, mosógép stb.) kiömlő víz okozta.

A betöréses lopásoknál is bővült a kártérítés lehetősége: *a biztosító nemcsak a tulajdonos, de például az albérlő eltűnt vagyontárgyai vagy a kölcsönzőtől bérbe vett holmik ellopása esetén is kártérítést fizet.* Sőt abban az esetben, ha a betörő ugyan nem visz el semmit, de összetöri a lakás berendezését, a biztosító ezt is kifizeti a lakásbiztosítással rendelkezőknek. A háztartási biztosításokban ez a feltétel sem szerepel.

Az idén 3,6 millió forinttal többet juttatnak vissza a tagoknak

Választmányi ülést tartott a Vasutasok Általános Biztosító Egyesülete

A *Vasutasok Általános Biztosító Egyesülete* március 16-án Balatonfüreden tartotta idei első választmányi ülését. A vezetőség beszámolt a múlt évi gazdálkodási tevékenységről, kiemelve azt, hogy az egyesület vagyona több, mint öt és fél millió forinttal gyarapodott. Az előző évekhez képest lényegesen növekedett a tagoknak nyújtott segélyek összege: *1979-ben 13,2, a következő évben 16,4 tavaly pedig 17,1 millió forintot fizettek ki.* A közelmúltban módosított alapszabály kedvező rendelkezéseinek megfelelően ez az összeg az idén tovább emelkedik. A gondoskodás szép példáját mutatja a szocialista brigádok öntevékenysége és lelkiismeretessége. Húszezer nyilvántartást vizsgáltak át azért, hogy megállapítsák: kik nem jelentkeztek a nyugdíjazási segélyért, majd gondoskodtak a folyósításról.

Szó esett arról is, hogy a vasutas-szakszervezettel kötött szerződés kedvezően hatott az üdültetésre; *míg 1980-ban 50 114, tavaly már 54 483 volt a vendégnapok száma.*

Előterjesztette a vezetőség az 1982. évi költség-előirányzatot, amelynek tervezésénél figyelembe vették az 1981-es tényszámokat, az alapszabály módosítását és annak költségnövelő hatását. Erre feltétlenül szükség volt, hiszen bevezették a kórházi ápolási segélyt és több segélynél bővítették az azokban részesíthetők körét. *Ezért mintegy 3,6 millió forinttal többet terveznek visszajuttatni a tagoknak, mint korábban.*

A szükséges felújításokon és nagyobb beszerzéseken felül a főszezon kezdetéig a nagy üdülő parkjában játszóteret alakítanak ki és működő fedelű pingpongasztalokat is készíttetnek.

Pécsett és Nagykanizsán

A vasutas Vöröskereszt-szervezetek számvetése

A pécsi Vöröskereszt állomási és vontatási alapszervezet együttesen tartotta meg beszámolóját az eltelt öt év munkájáról. Az állomási alapszervezet titkára elmondta, hogy *dr. Sulyok Tibor*, főorvos előadássorozata és elsősegély nyújtó tanfolyama voltak az elmúlt időszak alapkövei. *A dohányzás és az alkoholizmus ártalmai* című előadások, és az aktív tevékenység mellé méltán zárkózott fel az új szociális létesítmény egészséges, kultúrált munkahelyeivel, öltözőivel, laktanya- és vendégszobáival.

Emlékezetes marad a Vöröskereszt 100 éves évfordulója alkalmából rendezett ünnepség, amelyen *Miha Mihályné* gazdasági vezető, valamint *Balogh Józsefné, Kálócz Józsefné, Vida Józsefné,* és *Sárközi Demeter János* többszörös véradók pénzjutalomban, mások tárgyjutalomban részesültek.

A vontatási alapszervezet tagjai *„A munkahelyed második otthonod legyen"* mozgalmat sajátos eszközökkel segítették. A szocialista brigádokkal tavasszal közösen végeznek munkahely környéki lomtalanítást, belső nagytakarítást, csinosítást. Rendszeresen részt vesznek az üzemszemléken — figyelemmel kísérik az öltöző-, mosdó, és étkezőhelyiségek, laktanyaszobák tisztaságát, felszereltségét. Közbenjárásukra kapott melegvizes kézmosót a motorműhely, s állandó jelleggel működik a szódavíz-automata.

Nagy figyelmet fordítanak a családvédelemre. A gyesen lévő kismamákat meglátogatják, a munkába visszatérteket segítik, a testifogyatékosok életkörülményeinek javításában közreműködnek.

Egy-egy véradónapra 80—100 véradót mozgósítottak. *Rajnai István, Szijártó Péter, Kósa Géza, Gáspár László* többszörös véradók eddig példamutató helytállást tanúsítottak.

A beszámolókat követően *Paku Lajos* szb-titkár jutalmat adott át a kiemelkedő munkát végzett aktivistáknak. Végezetül az alapszervezeteket összevonták, s megválasztották az új vezetőséget. Elnök *dr. Sulyok Tibor* főorvos, titkár *Brigovácz Györgyné* lett.

A nagykanizsai körzeti üzemfőnökség Vöröskereszt-szervezete március 1-én beszámoló és vezetőségválasztó taggyűlést tartott. *Szepesi Józsefné* titkár elmondta, hogy az eltelt öt évben rendszeresen adtak vért a dolgozók, többen kitüntetést is kaptak a többszörös véradásért.

A múlt évtől az üzemorvosi rendelővel közösen egészségügyi hetet tartanak, ahol a dolgozók a különböző ártalmakról szerezhetnek rendszeres tudomást.

A taggyűlésen kilenctagú vezetőséget választottak. Az elnök ismét *dr. Simon István* állomásfőnök, titkár *Szepesi Józsefné*, gazdasági felelős *Zsohár Ferencné* lett. A városi küldöttértekezletre *Várszegi Tiborné* véradófelelőst választották.

Pályázati felhívás

A *SZOT Munkavédelmi Továbbképző Intézet* a munkavédelmi szakemberek, társadalmi munkavédelmi tisztségviselők, tervezők, termelésirányítók részére posztgranduális, levelező rendszerű képzésre felvételi pályázatot hirdet az 1982/83-as tanévre, általános, illetve mezőgazdasági szakra.

A szakmérnöki tagozatra okleveles mérnökök, az üzemmérnöki tagozatra valamely műszaki főiskolán üzemmérnöki oklevelet szerzett dolgozók jelentkezhetnek. A felsőfokú képesítő szakra tudományegyetemet vagy főiskolát végzett dolgozók pályázhatnak.

Tanulmányi idő: *a szakmérnöki tagozaton a budapestieknek 4, a vidéki lakosoknak 5 félév, az üzemmérnöki tagozaton a budapestieknek 3, a vidéki lakosoknak 4 félév, a felsőfokú képesítő szakon 4 félév.* A tanulmányok elvégzése után a szakmérnökjelöltek sikeres államvizsga esetén munkavédelmi szakmérnöki oklevelet, a munkavédelmi üzemmérnök-jelöltek munkavédelmi üzemmérnöki képzettséget igazoló bizonyítványt, a felsőfokú képesítő szakon felsőfokú munkavédelmi szakképzettséget tanúsító bizonyítványt kapnak.

A budapesti hallgatók heti óraszáma 10, a vidéki hallgatók meghatározott napokon egésznapos foglalkozásokon vesznek részt. Az oktatás az általános szakon 1982 szeptemberében, a mezőgazdasági szakon 1983 februárjában indul.

Tandíj: *félévenként 300,— Ft.*

Az intézet hallgatóit a felsőfokú iskolai végzettségű dolgozók tanulmányi kedvezményei illetik meg.

A jelentkezési nyomtatványokat — A Tü. 821/a. r. sz., beszerezhető a nyomtatványellátó boltokban — a szükséges mellékletlel, orvosi igazolás, önéletrajz, erkölcsi bizonyítvány és két darab, saját névre címzett borítékkal együtt az alábbi címre kell küldeni:

SZOT Munkavédelmi Továbbképző Intézet
1367 Budapest, Pf. 200

Jelentkezési határidő és lezárás: *1982. május 15.*

SZOT Munkavédelmi Továbbképző Intézet Igazgatóság

Nyugdíjasok búcsúztatója

Székesfehérváron, a vasutasok Vörösmarty Művelődési Házában nyugdíjasbúcsúztatót rendeztek az üzemfőnökség közelmúltban nyugdíjba vonult vasutasai tiszteletére. Az ünnepségen jelen voltak a főnökség társadalmi és gazdasági vezetői is. *(Képünkön az üzemfőnökség nyugdíjba vonult forgalmi dolgozói láthatók.)*

Korszerűbb laktanyák, szolgálati lakások

Az építési és hídfenntartó főnökség mátészalkai építésvezetőségének egyik legfontosabb feladata a vasúti épületek állapotának megóvása, karbantartása. Tavaly a legnagyobb munkájuk a határszéli *Csenger* állomás felvételi épületének — egy millió 200 ezer forintba kerülő — felújítása volt.

A szolgálati lakások, laktanyák korszerűsítése során arra törekszenek az építésvezetőség dolgozói, hogy azok egy fokozattal magasabb komfortúak legyenek.

Az építésvezetőség szakemberei *Mátészalka, Csenger, Zajta, Ágerdőmajor,* állomásokon kívül *Debrecenben, Nyíregyházán* és *Záhonyban* is dolgoznak. Ebben az évben *Jánkmajtison* két őrházat korszerűsítenek. Megkezdték Mátészalka állomás felvételi épületének a felújítását is.

Társadalmi munka

A székesfehérvári körzeti üzemfőnökség területén március 16. és 27. között *társadalmi munkaakciót szerveztek.* A szocialista brigádok és munkáskollektívák a két hét alatt többek között részt vettek a személyvonatok külső és belső tisztításában, összetakarították a teherpályaudvaron kihullott szemetet. Székesfehérváron a most készülő kocsimosó berendezés környékének kialakításával foglalkoztak. A kocsivizsgálók és féklakatosok személy- és teherkocsikat javítottak. Pusztaszabolcson is hasonló munkát végeztek a brigádok.

A velencei tavi állomások dolgozói — az üdülési szezonra készülve — parkosítottak, takarítottak. Bodajk és Mór állomásokon az útbaigazító táblákat újították fel.

Az információban kérdezték, az illetékesek válaszolnak

Az elmúlt időszakban a szakszervezeti szervek információs jelentésében több, a dolgozókat foglalkoztató kérdés jutott el a Vasutasok Szakszervezetébe. Ezekre a központi vezetőség illetékes osztályaitól kértünk választ.

Az úti balesetekért milyen kártérítési felelősség terheli a munkáltatót?

1981. január 1-én lépett hatályba a dolgozók életének, testi épségének, egészségének sérelmével kapcsolatos kártérítést szabályozó 26/1980. (XII. 20.) MüM. sz. rendelet. *A rendelet 1 §-ra szerint a munkáltató üzemi (úti) baleset esetén az Mt. 62. §. alapján köteles megtéríteni a dolgozó — vagy annak halála esetén — a hozzátartozóinak a teljes kárát.* Ezek szerint a 26 1980. (XII. 20.) MüM. rendelet valamennyi előírását az Mt. 62. § keretében kell végrehajtani. Ez vonatkozik a rendelet 11. § (2.) bekezdésére is, mely szerint a munkáltató köteles a sérelem bekövetkezését követő 15 napon belül a dolgozót kárigénye bejelentésére felszólítani. *A munkaviszony keretén kívül eső balesetnél azonban ez a kötelezettség a munkáltatót nem terheli.* A munkába menet, onnan jövet bekövetkezett baleseteket — kivéve, ha a munkáltató saját vagy bérelt járművével történt — nem tartoznak a munkaviszony keretébe, ezért az ilyen esemény kapcsán kárigény-bejelentő lapot a munkáltatónak az előírt határidőn belül sem kell kiküldeni a sérültnek, mert az anyagilag nem felelős.

A MÁV-nál dolgozó házastársak — amennyiben mindketten ÖTA-tagok — gyerekük születése esetén a szakszervezeti segélyeken túl hányszor jogosultak kelengyesegélyre?

A kelengyesegélyt — melynek összege a ½%-os ÖTA Szabályzat eljárási utasítása szerint 500 Ft — a született gyermekek száma szerint kapják a szülők, függetlenül attól, hogy az apa vagy az anya, esetleg mindketten az ÖTA tagjai. A kelengyesegélyt az ÖTA, a társadalombiztosítás terhére fizetett anyasági segély kiegészítéseként adja tagjainak, s ilyen biztosítást más vállalatnál ismereteink szerint nem alkalmaznak. Helytelen azért is a két tagsági díj után követelni a segélyt, *mert ez a juttatás a társadalombiztosításhoz hasonlóan csak a gyerekek számának, s nem a tagsági viszonynak a függvénye.* Kétszeres kelengyesegély tehát csak ikerszülés esetén illeti meg az ÖTA-tagot.

Az orvosi gondozásban részesülő dolgozó a gondozás napjára miért nem kap táppénzt?

A gondozott dolgozó köteles a gondozáson megjelenni és ha az csak 1-2 órai munkaidő-kiesést okoz, akkor valóban nem szükséges a táppénzbe vétele. Amennyiben távol lakik a gondozott az üzemorvosi rendelőtől és beosztása sem engedi meg a gondozáson való részvételt — *a területi egészségügyi központ igazgató főorvosa és a szolgálati főnök megállapodása szerint — táppénz adható a dolgozónak.* Meg kell jegyezni, hogy a gondozáson való megjelenés nem egyenlő a keresőképtelenséggel.

Miért nem kaphatnak a nyílt vonalon, változó munkahelyen dolgozók meleg ételként konzervet?

Az üzemétkeztetéshez *a MÁV évente mintegy 70-80 millió forint vállalati hozzájárulást ad.* Tekintettel a vállalati hozzájárulás anyagi forrásul szolgáló jóléti-kulturális alap nagy leterheltségére, a konzervellátás bevezetése esetén *a részesedési alapból további 25-30 millió forintot kellene biztosítani hozzájárulásként.*

A konzerv készételekkel történő meleg ebéd biztosítása esetén azonban nemcsak az építési munkaterületeken, hanem az államvasutak valamennyi munkahelyén (utazó személyzetnél, pályafenntartó munkásoknál, géplánc-üzemeltetőknél stb.) foglalkoztatott vasutas dolgozók ilyen irányú igényének kielégítésétől sem zárkózhatnánk el. Ez újabb tetemes összeggel terhelné meg a jóléti kulturális alapot, illetve ezáltal csökkentené a részesedési alapot.

Az előzőekben vázoltak miatt nem látunk lehetőséget a konzerv-készételekkel történő üzemétkeztetés biztosítására. Természetesen, ha a vasút eredményei, pénzgazdálkodása a következő években kedvezően alakulna, akkor a Vasutasok Szakszervezete kezdeményezi a nyílt vonalon, változó munkahelyen dolgozó vasutasok üzemétkeztetésének megoldását.

Kaphatnak-e a takarítónők a munkaruha helyett munkaköpenyt?

A kollektív szerződés 11. sz. mellékletében található munkaruházati szabályzat 1. § (5.) bekezdése szerint a munkaruha-ellátásra jogosult munkakörökben dolgozó nők részére munkaköpenyt kell kiszolgálni, ha a munkavédelmi követelmények a ruha használatát nem teszik szükségessé. Amennyiben az szb és a helyi gazdasági vezető közös véleménye szerint a munkavédelmi követelmények lehetővé teszik a köpeny használatát, úgy munkaruha helyett azt kell a takarítónők részére biztosítani.

A Kisbér környéki vasutasok menetrendi észrevételeit a MÁV vezérigazgatóság menetrendi és forgalomszervezési osztályán megvizsgálták és az érdekelteket a következőkről tájékoztatjuk:

Az elmúlt években a munkarendek gyakori változása miatt a menetrendek is többször megváltoztak. Nem minden esetben lehet azonban a hivatásforgalmi érdekeket a csatlakozásokkal és a vasútüzemi adottságokkal közmegelégedésre egyeztetni.

A *székesfehérvár—komáromi* vasútvonalon az 1982/83. évi menetrenden szerkezeti átalakítást hajtottak végre. *Ennek eredményeként javulnak Kisbéren a csatlakozási lehetőségek.* Az ötnapos munkahét bevezetését követően a személyfordulók racionalizálásával a 2822 és 2815. sz. vonatok szombaton és vasárnap is közlekedni fognak.

A 2801. és 2802. *Győr—Pécs* viszonylatban közlekedő gyorsvonatpárja kötött menetrendi fekvése ellenére is javítja a kisbéri csatlakozásokat. A fenti vonatok ellenpárjainak bevezetését egyelőre még nem tartják időszerűnek.

A *Hivatalos Menetrendkönyvben* csak a közvetlen vonatok csatlakozási adatait tüntetik fel. A jelenleginél részletesebb csatlakozásokat szerkesztési, nyomdai és más kapacitásproblémák miatt a menetrendben nem tudnak közölni.

A nagyobb csomópontokon a különböző irányokba különböző napokon induló gyors- és személyvonatok csatlakozásának feltüntetése a menetrendet rendkívül bonyolulttá tenné, *ezért más európai vasutakhoz hasonlóan a jövőben sem tervezik a csatlakozási adatok bővítését.*

Emléklap nyugdíjba vonulóknak

A kiskunhalasi körzeti üzemfőnökségen március 26-án nyugdíjas-búcsúztatót rendeztek, amelyen részt vettek a főnökség gazdasági és társadalmi vezetői is. *Gajda György* szb-titkár üdvözölte a megjelenteket, majd *Ónodi János* üzemfőnök méltatta a nyugdíjba vonulók több évtizedes munkáját, helytállását. *Az üzemfőnökség megalakulása óta százan mentek nyugdíjba. Hiányukat nehéz pótolni, hiszen munkáját szerető, lelkiismeretes vasutas volt valamennyi.*

Az ünnepi beszéd után emléklapot adtak át a nyugdíjba vonulóknak, majd valamennyiüket ebéden látták vendégül.

KÉNYSZERHELYZETBEN LÉPNI KELL

Milyen lesz az európai vasút 2000-ben?

A *Vasutak Nemzetközi Szövetségének* (UIC) ügyvezető bizottsága 1981. november 18-án Madridban ülésezett. A tanácskozáson három fontos döntés született: *tájékoztató írásos anyag megjelentetése az európai vasutak jövőjéről, az európai törzshálózat kiszélesítése és a tehervonatok maximális sebességének felemelése.*

A gazdasági változások jelenlegi időszakában — amikor a világot erőteljes energiaválság rázza meg és az ultramodern közlekedési eszközök a környezetet valósággal szétrombolják — a vasút nem foglalja el azt a helyet, amely tulajdonképpen megilleti.

Meggyőző érvek

Ez annak ellenére van így, hogy a vasút minden egyéb közlekedési eszközzel szemben jól állja az összehasonlítást. *Egy vasúti baleset következtében elhunyt személyre például ma 2300 közúti haláleset jut. Nem mellékes az se, hogy ugyanolyan közlekedési teljesítmény esetén a vasút 13-szor kevesebb teret igényel, mint a közút.* A vasút energiafogyasztásban is a legtakarékosabb. A repülőgép például 4-8-szor több energiát igényel, mint egy vonat. Ezenkívül a vasút az egyetlen szállítóeszköz, amely a villamosítás révén messzemenően független az ásványolajtól.

Ezek az egyértelmű előnyök azonban nem felejtetik el, hogy a vasút nem tud a ház kapuja elé állni. Éppen ezért a vasútnak jól működő házról házig szolgálatot kell létrehoznia, amely azonban csak akkor sikerülhet, ha szervesen kapcsolódik a többi fuvarozási eszközhöz és kiépíti a kombinált forgalmat. További követelmény a vasúttal szemben: *új vonalak építése, és az elektronikus adatfeldolgozás szélesebb körű alkalmazása.* A bonyolult gazdaságpolitikai helyzet nem feledtetheti a vasúti vezetőkkel, hogy kényszerhelyzetben vagyunk. A tér szűk, az energia ritka és drága, a környezet terhelése elviselhetetlen, az emberek helyváltoztatási igénye növekszik, és csak a vasútnak áll módjában az életfontosságú fuvarozási funkciókat összességükben ellátni. *„A vasútnak jövője van"* — ez olyan szólás, amelyet mind gyakrabban hall az ember hazai és nemzetközi körökben.

A törzshálózat tervezete

Amikor az UIC 1973-ban közzétette az európai törzshálózat tervezetét, nem sejthette, hogy Európában ugyanannak az évnek a végén át kell élnie az első olajválságot. A törzshálózat érthető módon az akkori idők adatain alapult, s az optimisztikus jóslatok akkor Európa közgazdasági helyzetének fellendülését ígérték.

Az UIC 1978-ban megbízta tervezési bizottságát, hogy ismét dolgozza ki a törzshálózatra vonatkozó elképzeléseit. Más szóval: *a 40 ezer kilométer hosszú bázishálózaton jelöljék ki azokat a „fővonalakat", amelyek kellő korszerűsítési munkák után megfelelnek majd az 1990—2000 közötti törzshálózattal szemben támasztott követelményeknek.* Ezt a feladatot a bizottság végrehajtotta, s az 1981. évi jelentés már tartalmazza a többi fuvarozási ág — közút, légiközlekedés, csőposta, belvízi hajózás stb. — fejlettségi állapotát és jövőbeni kilátásait, valamint az 1973 óta országos és nemzetközi szinten a vasútról és a kombinált forgalomról készített tanulmányokat. *Hátra van még a tengelytanulmányok elkészítése a vasúti vonalakról.* Ezeknek a vizsgálatoknak ki kell mutatniuk a törzshálózat szűk keresztmetszeteit és egyéb gyönge pontjait is, meghatározva az ellenintézkedésekre vonatkozó javaslatokat.

A korszerűsítendő törzshálózati vonalak adatait a vasutak maguk szolgáltatták. Ennek eredményeként állt össze a 22 fővonal jegyzéke, amely figyelembe vette az Európa és Észak-Afrika közötti szárazföldi összeköttetést is Gibraltárnál. Minden útvonalra kidolgozták a megfelelő követelményeket: *új vonalak építését, a pálya alkalmassá tételét akár 160-200 km/ó sebességű forgalomra, a villamosítási feladatokat, az átbocsátóképesség növelését szolgáló helyi intézkedéseket stb.*

A tehervonatok sebessége

Az európai vasúthálózat „röntgenképe" világosan megmutatja, hogy hol vannak a gyenge pontok. Az orvoslás módozatai közé tartozik: *az űrszelvények megnagyobbítása, több alagút és új vonalak létesítése, a vonali felszerelések korszerűsítése, a villamosítás fokozása és több beruházás a közös programokba.* Mindez nem kevés feladat egy egész generáció számára.

A tehervonatok tervezett sebessége a törzshálózaton *általában 120, a korai gyümölcsöt, zöldséget, élőt, romlót szállító gyorstehervonatoké 140 km/ó lesz.* A darabáru tehervonatok sebességét 100, az egyéb tömegárut szállító vonatokét 90 km/órára növelik.

Rámutat a tanulmány, hogy az energiaválság szinte minden fuvarozási ágat a sebesség csökkentésére kényszerít, csak a vasút szállítja majd az utasokat és az árukat egyre gyorsabban, mégpedig a társadalom számára a lehető legkedvezőbb áron.

Nemzetközi élet

A békéért, az enyhülésért, a leszerelésért

A múlt év végén tartották Damaszkuszban a közlekedési dolgozók VIII. nemzetközi szakmai konferenciáját. *Debkumar Gangulinak*, a nemzetközi szövetség főtitkárának beszámolóját követő vitában több küldött hangsúlyozta, hogy számos kérdésben közösek az érdekek és a gondok a szövetséghez tartozó tagszervezeteknél. Sok országban mélyül a gazdasági válság, romlanak a dolgozók élet- és munkakörülményei, csorbítják a demokratikus és a szakszervezeti jogokat, gátolják az enyhülést stb.

A konferencia részvevői megállapították, hogy ilyen körülmények között nagy jelentősége van a szakszervezeti és a demokratikus szabadságjogok kiterjesztéséért folytatott harcnak. A tanácskozás felhívta a világ valamennyi közlekedési dolgozójának és szakszervezetének a figyelmét arra, hogy fokozzák harcukat e támadások ellen, és követeljék a *Nemzetközi Munkaügyi Hivatal* határozatainak szigorú betartását. Aktívan vegyenek részt az új gazdasági világrendért folyó küzdelemben, fokozzák akcióegységüket és nemzetközi szolidaritásukat.

A konferencia részvevőinek véleménye szerint a következő szempontokat célszerű figyelembe venni az akciók során: *a kapitalista világ mélyülő válságának sokoldalú hatását; a technológiai innovációk általános jellegét és társadalmi következményeiket; a multinacionális monopóliumok rohamos növekedését és annak hatását a nemzetközi közlekedésre és szállításra; a közlekedés és szállítás nemzetközi jellegét.*

Ezeknek a tényezőknek a számításbavétele szükségessé teszi, hogy a közlekedési dolgozók nemzetközi szakszervezetei nagyobb szerepet játszanak az együttműködés és a nemzetközi szolidaritás terén. Ezért a konferencia részvevői felhívják az UIS-t, az ITF-et és a FIOST-ot, hogy kezdjenek párbeszédet egy közös akcióprogram kialakítása érdekében.

A közlekedési dolgozók nemzetközi szakmai konferenciájának jelentőségét növelte az a tény, *hogy 92 ország 134 szervezetének 272 küldötte vett részt az ülésen.* Közülük az UIS Transport-hoz tartozó 77 tagszervezet 175 küldöttje rendelkezett szavazati joggal.

Az SzVSz delegációját *Ibrahim Zakaria*, az SzVSz akkor még megbízott főtitkára vezette. A vitában ő is szót kért, és megállapította, hogy a tag- és más irányzatú szervezetek részvételével a konferencia munkájában élő példáját adja a dolgozók egységének. *A vitában nagyon sok, a mozgalom tevékenységét segítő javaslat hangzott el.* Az ágazati bizottságok ülésein a megbeszélések az egyes ágazatok szakmai kérdéseihez kapcsolódtak. A plenáris üléseken 77 küldött szólalt fel és mintegy 150 volt a hozzászólók száma az ágazati és területi üléseken.

Figyelemre méltó tény, hogy több, nem tagszervezet is részt vett a konferencián. Lehetőség nyílt arra is, hogy a közlekedési és szállítási szakszervezetek képviselői nemzetközi szinten találkozzanak, s a legkülönbözőbb gazdasági és társadalmi berendezkedésű országok képviselői kicserélhessék tapasztalataikat.

A konferencián teljes egyetértés mutatkozott a válság mélységének megítélésében, az akciók módozatainak meghatározásában, a monopóliumok szerepének értékelésében a közlekedés és szállítás területén, a közlekedési és szállítási politika kérdéseiben stb.

A hivatalos találkozókon kívül lehetőség nyílt kétoldalú kapcsolatok megteremtésére is.

Több olyan kapitalista országból is eljöttek a konferenciára a közlekedési szakszervezetek képviselői, melyek nem tagjai a nemzetközi szövetségnek, de harcos kiállásukkal mindenütt nagy hírnévre tettek szert. Közöttük voltak *Anglia, Ausztrália, Japán, Belgium, Kanada, Finnország, Dánia, India, Brazília, Argentína, Nigéria* és más országok képviselői.

Az 1977-es VII. konferencia óta 24 új közlekedési, kikötői és halászati szakszervezet kérte felvételét az UIS-Transports-ba. A konferencia a kérelmeket jóváhagyta. Az UIS-Transports tagszervezeteinek száma napjainkra 79-re emelkedett.

A közlekedési dolgozók VIII. nemzetközi szakmai konferenciája több határozatot fogadott el. Kifejezte többek között teljes támogatását a dél-afrikai és az angolai népek ügye iránt, valamint szolidaritásukat a török dolgozókkal, akiket a katonai rezsim fosztott meg szakszervezeti és demokratikus szabadságjogaiktól.

A konferencia egy másik határozata a szakma dolgozói nevében *követelte a Szíria elleni izraeli és amerikai katonai provokációk és a politikai zsarolás megszüntetését.* A határozat követelte továbbá, hogy Izrael és az Egyesült Államok tartsák be az ENSZ határozatát, amely az arab térség békéjének helyreállítására vonatkozik, tiszteletben tartva az arab nép nemzeti érdekeit és szuverenitáshoz való jogát. E tekintetben a konferencia elítélte a *Reagan kormányt*, amely az egyiptomi rezsimre gyakorolt nyomással a Szadat által kialakított megalkuvó politikai vonal követésére kényszeríti az országot.

A X. szakszervezeti világkongresszus összehívása alkalmából a konferencia határozatot fogadott el, *amely felhívja az ágazati szakszervezeteket, hogy széles körűen ismertessék a kongresszus céljait, vegyenek részt azok megvalósításában. Egyesítsék a szakszervezeti világmozgalom minden haladó erejét és fokozzák harcukat azoknak a sürgető problémáknak a megoldásáért, amelyek a dolgozókat sújtják.*

A konferencia végül felhívást fogadott el a békéért, az enyhülésért és leszerelésért.

Baranyai Zoltán

ÁPRILIS 21-ÉN

Budapesten tartja ülését a vasutas ágazati bizottság munkacsoportja

A Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége keretében működő vasutas ágazati bizottság munkacsoportja április 21-én tartja következő ülését Budapesten. A munkacsoport, amelynek tagjai *a Szovjetunió, Csehszlovákia, Ausztria, Franciaország* és *Magyarország* vasutas szakszervezeteinek képviselői, megtárgyalja a VIII. nemzetközi szakmai konferencia határozataival kapcsolatos feladatokat, a négy évre szóló távlati munkatervet, az ágazati bizottság további tevékenységének módszereire vonatkozó elképzeléseket és a VII. nemzetközi vasutas-szeminárium témáira tett javaslatokat.

A KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM TERVEI

Jubileumi rendezvények a fővárosban és vidéken

A Közlekedési Múzeumban március 29-én sajtótájékoztatón ismertették az 1981. évi eredményeket és az idei év terveit. *Veress István* főigazgató elmondotta, hogy tavaly a vasúti gyűjtemény járműállománya öt eredeti gőzmozdonnyal és egy vasúti kocsival gyarapodott. Egyik legpatinásabb szerzeményük a MÁV 375—1032 pályaszámú, szertartályos gőzmozdony, amely a MÁVAG-ban, a MÁV részére készített utolsó gőzmozdony volt. A másik 375—1503 pályaszámú szertartályos gőzös *Záhonyban látható*, mint arra a vidékre jellemző, mellékvonali vontatójármű.

A múlt század nyolcvanas éveiben készített, négytengelyes személykocsi a volt *Szeged—Csanádi Vasút* tulajdonában üzemelt. Jelenleg helyreállításán dolgoznak és vasúti helytörténeti kiállítás lesz benne Mátészalkán.

A keskeny nyomtávú (760 mm) gőzmozdonygyűjtemény is értékes, egyedi darabbal gyarapodott. A 490—058 pályaszámú mozdony Szob térségéből került a pusztaszeri emlékparkba.

A főigazgató ezután ismertette a múzeum 1982. évi terveit, fontosabb rendezvényeit. Eszerint tovább bővítik a múzeum vidéki intézményeit, amelyek a budapesti központi múzeum mellett méltóan reprezentálják a közlekedés fejlődését. Mint ismeretes, *Nagycenken* a Széchenyi-kastélyban állandó közlekedéstörténeti kiállítás, a parkban múzeumvasút működik. *Parádon* kocsimúzeum, *Kiskőrösön* közúti múzeum, *Keszthelyen* a balatoni hajózás fejlődését bemutató kiállítás, *Budapesten* a metró Deák téri állomásán földalatti vasútmúzeum létesült.

Az idén, a vasutasnap alkalmából *Pakson*, az állomás területén, vasúti múzeum megnyitására kerül sor. *Fertőbozon* pedig gőzmozdonyskanzen épül.

A jelentősebb rendezvények közül meg kell említeni a Kandó-évforduló alkalmából szeptemberben sorra kerülő, *A vasútvillamosítás 50 éve* című kiállítást.

A magyar városi közlekedés szervezett beindulásának 150. évfordulójára, októberben, *Az első Omnibusztól a metróig* címmel rendeznek kiállítást.

A *Budapest—Pécs* közötti vasútvonal megnyitásának 100. évfordulója alkalmából, novemberben Pécsett nyílik kiállítás. Erre a rendezvényre, a tervek szerint, Budapestről gőz-, dízel- és villamosmozdony vontatja majd azt a külön vonatot, amely a résztvevőket viszi a Mecsek aljára.

A Közlekedési Múzeum gyűjteményei az eltelt másfél évtized alatt négyszeresére növekedtek. Ez szükségessé tette épületeinek a bővítését. *A múlt évben Budapesten, a Tatai úton 40 milliós beruházással üzembe helyeztek egy raktárkomplexumot*, amely egyben az archiválási és restaurálási feladatoknak is otthont adott.

Tervszerűen épül és várhatóan *1984-ben fejeződik be* a múzeum központi épületének a bővítése. Ha elkészül, ott kerül bemutatásra a városi közlekedés és az automobilizmus fejlődésének története mintegy 1500 négyzetméter területen.

Új szolgáltatás Mátészalkán

A mátészalkai körzeti üzemfőnökségen új szolgáltatást vezettek be az utazóközönség részére. Házhoz szállítják a csoportos utazáshoz szükséges menetjegyeket, ha azt az utazás előtt 7-10 nappal — szóban, vagy írásban kérik Mátészalka állomáson.

Egy-egy csoportos utazás szervezője vasúti szakember segítségét is igényelheti, aki kitölti a megrendelő lapot, információt ad a csatlakozásokról. Tájékoztatja az ügyfelet arról is, hogy ha 25 tagú csoport utazik, akkor 33 százalékos menetdíjkedvezményben részesülnek. Ha KISZ-fiatalok utaznak, már egy hattagú csoport is 50 százalékos kedvezményt kap.

Zs. B.

MERRE KÓSZÁLT NYULAM-BULAM?

A pai feladatok közé tartozik — más, lelkes családfők tanúsíthatják, hogy így igaz — az esti mesét követő esti mese. Mivelhogy a tévé-maci meséje nem elég: ő még ágyba bújás előtt nézi a magáét, s az álmot hozó szendergéshez személyhez szóló mese is szükségeltetik. Apától megrendelhető, időről időre megismétlődő, kívánságra tovább bonyolítható és hangulatunktól függően módosítható mese. Amely csak a mienk, senki másé. Magyarán: olyan mesehősökre van szükség, akik családtagok szinte (s természetesen nem gonoszak, nem bántják a kisgyerekeket vagy ha mégis, hát annak a játszótársnak az orra alá törnek borsot, akire éppen okkal haragszunk, mert nem adta ide a labdát, vagy árulkodott ránk a gondozó néninek, óvó néninek, tanító néninek... (Kinőtt név törlendő).

A mi otthonunkban — hogy, hogy nem, de így alakult — téli—tavaszi családtagokká lettek a nyuszik. Sokan vannak, hiszen sok a gyerek is — és jó kislány (kisfiú) él a Zemplénben csakúgy, mint Óbudán. S mert lányaimat már az óvodában a közösségi életre nevelték, természetes, hogy a mi nyuszijaink is közösségi lények. Népes csapatot alkotnak: a szoba esthomályában sorra megjelenik a pilisi nyuszi, a börzsönyi nyuszi, a mátrai, a cserháti, a budai, a bükki, a gerecsei .... de hadd ne folytassam a névsorolvasást, hisz nyuszikat rejtő hegyből-dombságból van még bőven e honban. Egyikük a Fürgelábú Futár, napok alatt körbefutja az országot, s menten ott a teljes brigád, hogy akcióba lépjenek.

A mi nyuszijaink ugyanis egész évi szolgálatot teljesítenek. Ők azok, akik — hideg ide, hideg oda — zimankóban is segítenek a fehér szakállú Télapónak (aki viszonzásként, a legutóbbi húsvétkor, délceg testvéröccsét, Tavaszapót küldte el Hóországból nyúlbrigádunk támogatására). Miért erre kölcsönös segítség, e mesebeli KGST? Télapó ugyebár öreg, s nincs ideje arra, hogy minden egyes gyereket egész évben figyeljen: a hegyekben lakó nyuszik jelentik tehát, hogy ki érdemel kisvasutat, ki pedig virgácsot csupán. A nyuszik viszont nem elég izmosak, szükség van tehát Tavaszapó izmos vállára és puttonyára, hogy idejében eljusson az összes piros tojás a Börzsönybe, a Cserhátba, a Pilisbe ... és természetesen mihozzánk is. Mivelhogy mi nagyon jók vagyunk, egyre-másra sorakoznak a piros pontok, meg az ötösök az üzenőfüzetben.

Azám, de mi van, ha a nyuszibrigád, meg Tavaszapó elfárad, nem győzi már a soksok talpalást ... de az ország legtávolabbi csücskébe is el akar jutni? Vonatra szállnak. Ilyenkor — így történt az idén is — Tavaszapó váltja meg a jegyet (bölcs öregember, nem hagyta az utolsó percre: napokkal korábban beállt a sorba, hogy az összes nyuszinak helyjegyes ülőke jusson), s induláskor éktelen makk-makkolás kezdődik, mert gerecsei csakúgy, mint budai a menetiránnyal szemben, az ablak mellé szeretne ülni. Bizony mondom, nehéz dolga volt Tavaszapónak, amíg a fülkében rendet és csendet teremtett, s eszébe juttatta valamennyi nyuszinak, hogy ők nem köznapi utasok, hanem valami húsvéti jóságot kell tenniük. De mit? Mátrai úgy gondolta, hogy a mozdonyvezető bácsinak is van kisfia, aki — ünnep lévén — hiányolja apukáját, ezért a legelső állomásnál leszállt, s kétszer annyi játékot vitt magával, mint amennyit más gyereknek vitt volna.

Börzsönyi nyuszi szerint — így szól a mese — rend a lelke mindennek, ő a tisztaság megszállottja (ezért meg is fenyegette már egyszer-kétszer a kisebbik lányomat: makk-makk, nem lesz hímes tojás, ha szamárfüle van a füzetnek!). Amint börzsönyi észrevette, hogy bizony-bizony szutykosak a vasúti fülke ablakai, menten szivacsot fogott, s húsvéti ajándékként ragyogóvá dörgölte az üvegtáblát. Hálás is volt érte a szerelvény: jókedvűen és gyorsan röpítette, kellemesen hintáztatta a szorgos nyuszibrigádot. Bükki úgy gondolta: kézzel fogható ajándékot is érdemel a jó vonat, ezért pótolni akarta az összes lába kelt villanykörtét. Mire összeszámolta, hogy mennyi hiányzik, kiderült — nincs akkora puttonya, amekkorába az összes pótkörte beleférne. Cserháti (aki brigádvezető-helyettes, egyszersmind ő vezeti a brigádnaplót) az ultizókat akarta jobb belátásra bírni, s cserét kínált nekik: ha odaadják a kártyapaklit, sakkszakkönyvet kapnak tőle, amelynek feladványai ötven utazás alkalmával is tanulmányozhatók. Hogy miként vélekedtek ajánlatáról az ultizók, arról nem szól a mesém (ekkora fantáziával nem rendelkezem).

... Tudatosan, s nem véletlenül formálom imigyen a meséket, ügyelek rá, hogy a nyuszik is olykor kétbalkezesek legyenek, nekik se sikerüljön minden, ők se tűnjenek csodatevőknek. A gyerek ugyanis hajlamos az utánzásra. S az még csak hagyján, ha valamelyik lányom jó tündér vagy világszépe szeretne lenni. Csak nehogy azt mondja egyikük: „ha nagy leszek, nyuszi leszek". Mert a nyuszik — s ez már nem mese, hanem tanulság — vajmi kevésre jutnak az Életben.

F. T.

MÁJUS 2—8. KÖZÖTT

Balatonfüreden tanácskozik a vasutas eszperantó kongresszus

A vasutasokban már régen felvetődött az a gondolat, hogy a hivatalos érintkezéseken kívül emberi kapcsolatok is alakuljanak ki az Európa különböző országaiban élő kollégák között; kölcsönösen ismerjék meg a vasút technikai újdonságait, az alkalmazott munkamódszereket, egymás társadalmi és kulturális életét.

Az emberi kapcsolatok megteremtésének, a műszaki tudományos és kulturális kapcsolatok elmélyítésének eddig legnagyobb akadálya a nyelvi probléma volt. Ez a felismerés hozta létre Európában azt a szervezetet, amely a nyelvi problémák megoldására célul tűzte az eszperantó nyelv alkalmazását. Ez a nyelv alkalmas az emberi kapcsolatok kiépítésére, a műszaki, tudományos és kulturális információcserére.

A magyar vasutas eszperantisták már közvetlenül a második világháború után bekapcsolódtak ebbe a mozgalomba és azóta is nagy szerepet játszanak a nemzetközi szövetségben. *Jelenleg több mint 200 magyar vasutas eszperantista tagja a szervezetnek.* Működésük a Magyar Eszperantó Szövetség keretében történik.

A vasutas eszperantisták minden évben Európa másmás országában szerveznek kongresszust, amely nemcsak hivatalos szakmai találkozó, hanem egyben Európa — sőt most már kontinensünkön kívül is — *a vasutas eszperantisták baráti találkozója is.*

Ebben az évben május 2—8. között hazánkban, *Balatonfüreden rendezik meg a Vasutas Eszperantisták Nemzetközi Szövetségének kongresszusát.* Nagy öröm számunkra, hogy húsz év után ismét hazánk láthatja vendégül ezt a nemzetközi szervezetet. (1962-ben Budapest adott otthont a kongresszusnak.)

A kongresszust a Magyar Eszperantó Szövetség Vasutas Szakosztálya, a SZOT, a Vasutasok Szakszervezete, a MÁV Vezérigazgatóság és a szombathelyi vasútigazgatóság támogatásával rendezik meg. A kongresszus fővédnöke *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója.

A kongresszus hivatalos programja között szerepel a különböző szakbizottságok ülése, amelyeken szakmai témákat tárgyalnak, természetesen tolmács nélkül, eszperantó nyelven. Ezek között kell elsőként említeni a vasúti szakszótárt előkészítő bizottságot, amely 1968 óta a közel 12 ezer vasúti szakkifejezést tartalmazó UIC *(Nemzetközi Vasúti Szervezet)* hatnyelvű szakszótárát fordította le eszperantó nyelvre. *Ebben a munkában nagy részt vállalt a magyar szakszótár-bizottság,* amely nemzetközileg is elismerést szerzett eredményes munkájával. Az UIC szakszótár hamarosan már eszperantó nyelven is megjelenik.

A hivatalos program keretében *„Az európai vasutak jövője, ezen belül a MÁV szerepe"* címmel filmvetítéssel egybekötött szakmai előadás hangzik el — természetesen eszperantó nyelven, amelyet a 23 országból eddig jelentkezett 600 vasúti szakember hallgat meg.

A kongresszusra érkezőknek, a számtalan szakmai programon kívül, alkalmuk lesz kulturális rendezvényeken is részt venni.

A vendégek egy része a kongresszus előtt megtekinti Budapesten a Május 1-i ünnepség seregszemléjét. Május 2-án Balatonfüreden a *Balaton Galéria* kiállítási termében megnyitásra kerülő tárlaton a kongresszus résztvevőin kívül Balatonfüred lakossága is megismertetheti a magyar vasutas amatőr képzőművészek alkotásait, az eszperantó mozgalom történetét, valamint az eszperantó vasúti vonatkozású bélyegkiállítást.

A kongresszus ideje alatt *a SZOT Oktatási Központban külön alkalmi postahivatal is működik,* ahol alkalmi emlékbélyegzéssel és erre az alkalomra kibocsátott vasúti témájú levelezőlappal szereznek örömet a filatelistáknak.

A részvevők hajókirándulással egybekötve megtekinthetik *Héviz, Keszthely, Badacsony, Tihany* nevezetességeit és ellátogatnak a *zánkai úttörőtáborba,* továbbá *Veszprémbe* és *Herendre.*

Igen látványos programnak ígérkezik a részvevő országok vasutas egyenruha bemutatója.

A kongresszus programjában szerepel műsoros est is, *ahol a MÁV Szimfonikus Zenekar közreműködésével Erkel, Liszt és Kodály műveit élvezhetik a részvevők.* Nem hiányzik a műsorból a magyar népi zene, s a népi tánc sem. A szórakoztató programok kiemelkedő színfoltja lesz a nemzetközi bál.

Az utókongresszusra május 8—9-én Budapesten kerül sor, amelynek keretében a részvevők megismerhetik fővárosunk kiemelkedő kulturális és történelmi színfoltjait. Ebben szerepel többek között a *Nemzeti Múzeum* és a *Közlekedési Múzeum,* valamint az *Úttörővasút* megtekintése.

Patay János

CELLDÖMÖLK

Jó sportoló — jó dolgozó

Vándorserleget és egyéni kupát alapított a *Celldömölki Vasutas Munkás Sportegyesület* az év legjobb sportolója és a szolgálati helyen is jó munkát végző dolgozó számára. Az 1981. évi teljesítmények alapján — első ízben — a kitüntető címet *Kőszegi József,* a megyei labdarúgó-bajnokságban szereplő CVMSE kapusa, csapatkapitány kapta meg.

Kőszegi József 12 esztendeje az egyesület játékosa, és kilenc éve védi a csapat hálóját. *A Vas megyei Labdarúgó Szövetség értékelése alapján az elmúlt évben a bajnokság legjobb kapuvédője volt.* Munkahelyén, az építési főnökségen egy évtizede mint vízvezeték-szerelő is a tudása legjavát adja.

A vándorserleget és a külön kupát az egyik edzés után *Pozsonyi Mihály,* a labdarúgószakosztály vezetője adta át Kőszegi Józsefnek.

Szentesi VSC

Az utánpótlás és a tömegsport bázisa

A *Szentesi Vasutas Sport Klub* legeredményesebb szakosztálya a tájfutó. A múlt évben *Böszörményi Katalin* és *Őze Erzsébet* a nemzetközi versenyeken is jól szerepelt. *Török Margit* és *Sebők Zsuzsanna* pedig aranyérmes tájfutók.

Balyi Sándor aranyérmes túravezetővel az élen a természetjárók is kitűntek országos hírű eredményeikkel. A szentesi vasutas természetjárók 10 ezer kilométereket utaztak, hogy az országos és külföldi túrákon részt vehessenek. Az elmúlt évben 40 túrát teljesítettek, 27 százalékkal többet, mint az előző évben. Eredményeiket számos országos és megyei elismerés tanúsítja. Általános iskolákat patronálnak. Megszervezték a gyerekek kirándulásait, segítették őket a táborépítésben.

A vívók az elmúlt évben is biztosították a korábban kivívott tekintélyüket. Ifjúsági versenyzőink számos díjat hoztak el a versenyekről. *Mónus Sándor* vezetésével a vívó utánpótlás bázisaként emlegetik a Szentesi VSC-t.

A szentesi vasutas sport jellegét továbbra is az utánpótlás nevelése és a tömegsport határozza meg. A szakosztályok nyitottak, nemcsak a vasutasokat tömörítik. Tevékenységükkel szorosan kapcsolódnak a tömegsporthoz. *A tájfutók tábora 20 fiatallal, a természetjáróké pedig 25 személlyel bővült.* A tömegsport-szakosztály rendezvényein általában 200-an vesznek részt. A tréfás versenyek sorában a múlt évben a „limbo" versenyek voltak a legsikeresebbek.

Szólni kell a klub kunfehértói edzőtáboráról is, ahol a sportolók felkészülése mellett családi részvétellel a tömegsportnak is tág tere van. Az edzőtábor egész évben teljes kihasználtsággal működött.

A Szentesi VSC 1981-ben jól teljesítette feladatait, s ezért megkapta a „Tömegsport" oklevelet.

(Fogas)

Szombathelyi kezdeményezés

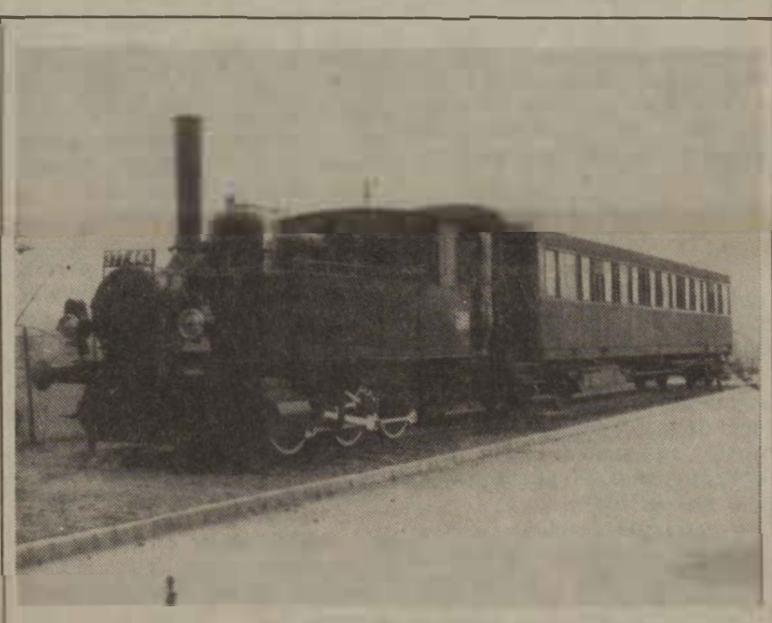
Szakmai napok szombaton az Utasellátó éttermekben

Az ötnapos munkahét bevezetése miatt csökkent az Utasellátó Vállalat hétvégi forgalma. Szombathelyen ezért elhatározták, hogy szombatonként szakmai napokat rendeznek, amelynek célja a bevétel növelése, valamint a szakmai gyakorlat fejlesztése. Elsőként március 13-án került sor erre a rendezvényre, *amelyet az Utasellátó és a Sávária gasztronómiai társaságai szerveztek.*

A nap délelőtt cukrászbemutatóval egybekötött kedvezményes árusítással kezdődött, majd az étteremben zárt körű vacsoraestet rendeztek 130 vendég részvételével. Az ételeket mesterszakácsok készítették a korszerű táplálkozás követelményei alapján.

A szakmai napon az étel- és italforgalom több mint a duplája volt a korábbi szombati napokénak. *Ezentúl a MÁV több pályaudvarán működő utasellátó étteremben is rendeznek majd szakmai napokat a hétvégén.*

Sz. J.



Ez a szerelvény már nem közlekedik. Lokomotív büfé a neve, s Nagykanizsán, a vasutas sportcsarnok előtt várja a vendégeket kávéval, üdítővel és finom falatokkal
(Lőrincz János felvétele)

Oklevél a hosszú szolgálati időért

A nagykanizsai körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága a gazdasági vezetőkkel és KISZ-bizottsággal közösen március 5-én ünnepélyes keretek között búcsúztatott 36 nyugalomba vonuló vasutast. A szakszervezeti bizottság nevében *Tóth János* titkár megköszönte a hosszú évtizedek alatt végzett eredményes munkát.

A fiatalok képviseletében *Kiszelák István,* a KISZ-bizottság titkára köszönt el a nyugdíjba vonulóktól.

A vezetők a hosszú szolgálati időt oklevéllel is elismerték, a szakszervezet pedig tárgyjutalommal kedveskedett a megérdemelt pihenéshez elérkezett dolgozóknak. Az ünnepélyes aktus után a társadalmi és gazdasági vezetők megvendégelték a nyugdíjba vonulókat és fehérasztal mellett beszélgettek munkájukról és a rájuk váró pihenésről.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Budapest, VI., Benczúr u. 61.
Telefon, városi: 229-872
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1139 Bp. XIII., Váci út 73.
Telefon: 497-950
Levélcím: 1553 Budapest, pf. 43.
Felelős kiadó:
dr. Jandek Géza igazgató
Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB 215—51628
82—1676. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

HÍREK

— **Szakszervezeti oktatás.** A hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség területén befejeződött az 1981/82. évi szakszervezeti politikai oktatás. Nyolc szolgálati helyen kilenc tanolyamot indítottak, amelyeken 175 dolgozó vett részt.

— **Nyugdíjas-búcsúztató.** A szerencsi körzeti üzemfőnökségen március 25-én 61 nyugdíjba vonult vasutas tiszteletére rendeztek ünnepséget. Pösztyéni György üzemfőnökhelyettes köszönte meg több évtizedes lelkiismeretes munkájukat, majd átadták a szakszervezeti bizottság ajándékát.

— **Műsoros est.** A szocialista brigádok részére műsoros estet rendeztek a nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Házban, amelyen Galambos Erzsi és Haumann Péter színművészek szórakoztatták a közönséget.

— **Újítási ankét.** A szombathelyi körzeti üzemfőnökségen a közelmúltban újítói ankétot rendeztek, amelyen megjelent dr. Horváth Lajos vasútigazgató és Hajas Endre, a területi szakszervezeti bizottság titkára is. Kapronczai János igazgatóhelyettes előadása és a hozzászólások után kitüntetéseket és jutalmakat adtak át a legeredményesebb újítóknak.

— **Kertbarátoknak.** A debreceni járműjavító művelődési házában kertbarát-foglalkozást tartottak a könyvtár olvasótermében. A házikert kora tavaszi növényvédelméről Kolbe Gyula, megyei főkertész tartott előadást.

— **Munkásszállót kaptak.** A gödöllői VI. gépesített mozgó pályamesteri szakasz dolgozói húsz évig laktak vasúti kocsikban. A miskolci igazgatóság illetékeseinek közbenjárására a közelmúltban egy felújított vasúti szállóban kaptak helyet Gödöllőn a pályamunkások.

— **Dízeljavító csarnok.** A közelmúltban helyezték üzembe a dízeljavító csarnokot a segédműhelysorral és a kiszolgáló helyiségekkel együtt a szombathelyi vontatási telepen. A 115 millió forint költséggel épült létesítmény elsősorban a dízelmozdonyok magasabb szintű javítását szolgálja.

— **Jubileum.** Húszéves a mecseki úttörővasút, amelyen április 3-án indult meg az idényjellegű forgalom. Az évfordulóra újjászületett a kis hegyi vasút. A pécsi vontatási főnökség műhelyében teljesen felújították az úttörővasúttal egyidős dízelmozdonyt. A pályafenntartási főnökség szocialista brigádjai pedig rendbe hozták a vasúti pályát.

— **Megállapodás.** Közút helyett vasúton szállítják Szolnokon július 1-től a Debrecenben készülő házgyári elemeket. Erről kötött megállapodást a Szolnok megyei Állami Építőipari Vállalat, a Debreceni Házgyár, a MÁV, valamint az Épületfuvarozó Vállalat. A szolnoki új Széchenyi városrész hatodik ütemének 522 lakását már a vasúton érkező elemekből építik fel.

— **Tisztasági nap.** Zalaegerszeg állomáson március 27-én, szombaton tisztasági napot rendeztek. A brigádok és munkáskollektívák összetakarították a hulladékot a szolgálati helyeken és a raktárak környékén. A szemetet és a vashulladékot vagonokba rakták.

— **Szellemi vetélkedő.** A KISZ megalakulásának 25. évfordulója alkalmából március 11-én nagy sikerű szellemi vetélkedőt rendezett a vasutasszakszervezet országos művelődési központja és az Északi Járműjavító KISZ-bizottsága, az országos művelődési központban. Ez a vetélkedő része annak a sorozatnak, amelyet a KISZ KB és a TIT „A harcban nem szabad megállni!" jelszóval hirdetett meg.

LAKÁSCSERE

Elcserélném budai két szoba komfortos, cserépkályhás, villanybojleres, 76 négyzetméteres, földszinti MÁV-bérlakásomat egy szoba összkomfortos tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet munkaidő alatt a 25-27-es telefonszámon: Török Béla.

Elcserélném Ács állomáson levő nagyméretű három szoba, konyha, éléskamra, előszoba, fürdőszoba és pincéből álló MÁV-bérlakást, amelyhez két bekerített, zárt veteményeskert, baromfiólak tartoznak, kétszobás lakásra MÁV-dolgozóval. Minden elfogadható megoldás érdekel. Cím: Györgyi Lajosné, 2941 Ács vasútállomás, felvételi épület.

Elcserélném Budapest, Rákos u. 98. sz. alatt, X. emeleten levő egy, plusz két félszobás összkomfortos MÁV-bérlakásomat két kisebbre. Érdeklődni lehet: Lengyel Erzsébet, telefon napközben: 12-16.

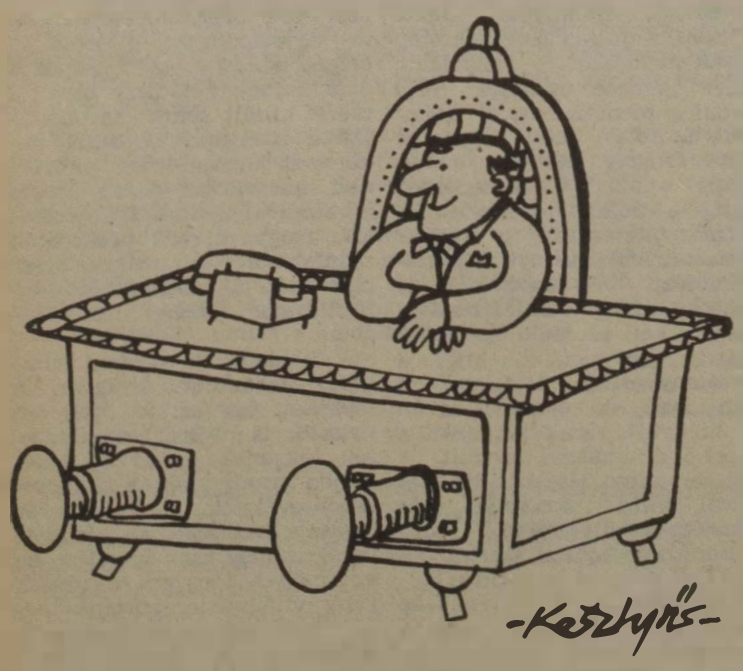
Elcserélném rákospalotai két, plusz étkezőszobás, loggiás, komfortos MÁV-bérlakást szoba hallos vagy kétszobás tanácsira MÁV-dolgozóval. Érdeklődni hétfőtől péntekig 7—15 óra között a 409-511-es telefonszámon.

Elcserélném Balástya állomáson levő két szoba, konyhás, nagy kerttel rendelkező MÁV-bérlakásomat kiskunhalasi vagy szegedi lakásra. Minden csereváltozat érdekel. Levélcím: Domonkos István nyugdíjas, Balástya vasútállomás.

Elcserélném két szoba komfortos, III. emeleti, utcai MÁV-bérlakásomat egy szoba komfortos tanácsi lakásra Budapest területén. Levélcím: Szörényi Béláné, Budapest IV., Lehel u. 1. sz. III. 13.

Elcserélném 51 négyzetméteres két szoba, konyhás, kamrás — fürdési lehetőséggel — MÁV-bérlakást és 26 négyzetméteres szoba-konyhás tanácsi lakást budapesti két szoba összkomfortos tanácsi vagy MÁV-bérlakásra MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet a délutáni órákban a 345-462, munkaidő alatt a 27-77 telefonszámon: Zsitvay.

STÍLSZERŰ ASZTAL



A főnök nem felejtette el, hogy egykor fékező volt

MEGÉRTŐ KALAUZ

Csak nyugodtan keresse kisasszony, én ráérek
(Kesztyüs Ferenc rajza)

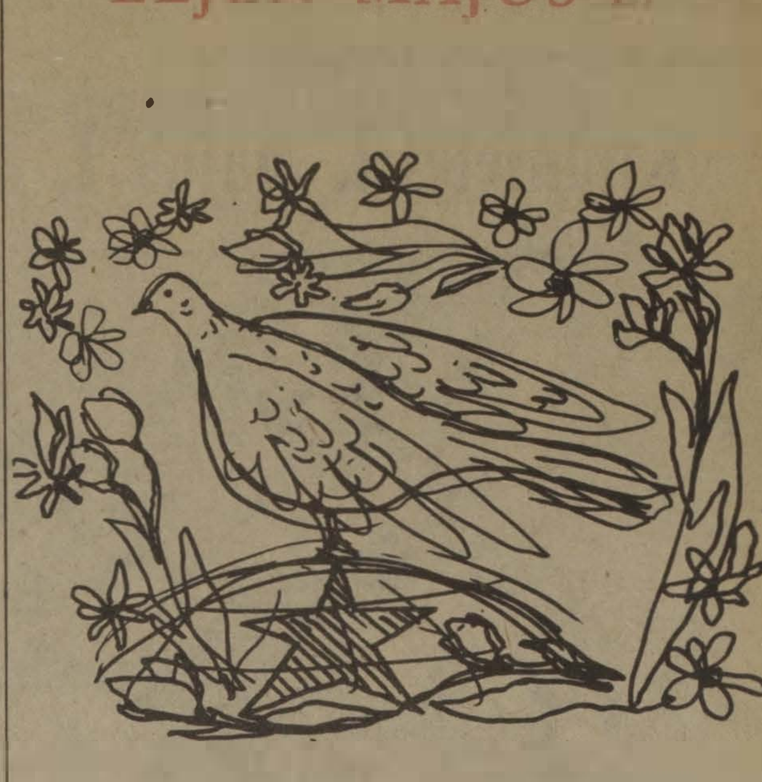
VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVI. ÉVFOLYAM, 9. SZÁM — ÁRA: 1,30 FORINT — 1982. MÁJUS 3.

ÉLJEN MÁJUS 1!



(Kiss Attila rajza)

Minden paragrafusa érinti a vasutasokat

A központi vezetőség elfogadta a kollektív szerződés módosítását

A vasutas-szakszervezet központi vezetősége április 16-án ülést tartott a SZOT székházának tanácstermében. *Gyósi Jenő*, a szakszervezet elnöke üdvözölte a résztvevőket, köztük az elnökségben helyet foglaló *Szücs Zoltánt*, a MÁV vezérigazgatóját, *dr. Sárvári Lászlót*, a KPM főosztályvezetőjét és *Bedi Gyulát*, a SZOT politikai főmunkatársát.

A testület miután egyetértett a beterjesztett napirendi pontokkal, elsőnek a MÁV Kollektív Szerződés 1982. évi módosításáról készült előterjesztést vitatta meg. Az írásos jelentéshez, melyet a központi vezetőség tagjai időben kézhez kaptak. *Mester Alajos* vezérigazgató-helyettes a vitához fűzött szóbeli kiegészítőt.

Az érdeklődés középpontjában

— A VI. ötéves terv időszakára kötött kollektív szerződés végrehajtásáról szóló beszámoló elkészítésénél alig több mint félév tapasztalatai álltak rendelkezésünkre — mondotta bevezetőjében. — *Ennek ellenére elmondhatjuk, hogy a viszonylag rövid idő is elég volt a tapasztalatcserére. Azt is megállapíthatjuk, hogy a kollektív szerződés a gyakorlatban bevált.* Minden paragrafusa közvetlenül érinti a vasutasokat, a munkáltatás rendjét, annak feltételeit, ezért szabályai, illetőleg azok végrehajtása mindig az érdeklődés középpontjában állnak.

Alapvető kritikai észrevétel csupán néhány kulcskérdésre koncentrálódott. Ilyenek: *az utazószemélyzet várakozási idejének munkaidőként való elismerése, az állomási dolgozók szolgálat átvételi-átadási rendjének a munkaidőbe való beszámítása, a kiemelt forgalmi jutalék ösztönző rendszere, a hétvégi szabadnapok összekapcsolása stb.* Ezeket lényeges kérdéseknek tekintjük, ezért is kezeljük a szakszervezet illetékes szerveivel együtt megkülönböztetett figyelemmel — hangsúlyozta, majd így folytatta:

— *A MÁV Kollektív Szerződés fontos szerepet tölt be a feladataink ellátásához szükséges munkaerő biztosításában. Hiszen a munkaerőhiány a vasútnál is érezteti hatását.* A vasút teljes munkaidőben foglalkoztatott dolgozóinak létszáma 1981-ben a bázisidőszakhoz képest tovább csökkent. Ez önmagában is kedvezőtlen. A tervezettnél nagyobb mértékű létszámcsökkenés okozta nehézségeket tovább súlyosbította, hogy elsősorban a fizikai — ezen belül is az úgynevezett kulcsfontosságú — munkaköröket érintette. *Területileg és arányaiban, a legnagyobb mértékű csökkenés a budapesti vasútigazgatóságnál következett be.* Emiatt az egyébként is hátrányos létszámadottságú rendező pályaudvarok munkaerőhelyzete olyan mértékben romlott, hogy a létszám a technológia szerinti munkához szükséges szint alá csökkent.

A dunántúli iparosított körzetek rendező pályaudvarainak *(Székesfehérvár, Győr, Komárom)* létszámgondjai jelenleg már hasonlóak a nagy budapesti rendező pályaudvarokéhoz. Így a budapesti vasútigazgatóság munkaerő-átcsoportosítási lehetőségei kimerültek.

A Budapest térségében jelentkező létszámgondok leküzdésére, az összhálózati érdeket képviselő elegyfeldolgozás biztosítására, *az elmúlt évben átlag 260 társigazgatósági kirendeltet irányítottunk a budapesti rendező pályaudvarokra.* A tisztképzős hallgatók üzemi gyakorlatának tapasztalatai alapján az üzemi gyakorlatot kénytelenek voltunk kiterjeszteni a mozdonyvezető gyakornokokra és a vasúti üzemvitelt ellátó szakmunkástanulókra is.

A budapesti munkaerőhelyzet stabilizálására további lehetőségeket kerestünk. Hozzá kell tenni, hogy nem teljesen eredménytelenül. *Így például a Záhonyi Üzemigazgatóságot is bevontuk a kirendelt dolgozókat biztosító szervek közé*, az ott folyó munka függvényében, továbbá anyagilag is ösztönözzük a térségben jelentkező szabad munkaerő-felvételét, kiképzését és Budapest területére történő felrendelését.

A területi munkaerő-ellátottság ismeretében azonban Budapest térségében jelentős létszámfelfutással nem számolhatunk, különösen nem a kulcsfontosságú munkakörökben. *Ezért a munkaerő-átcsoportosítást jelentő kirendeléseket, a nagyállomási üzemi gyakorlatok rendszerét továbbra is fenn kell tartanunk*, annak ellenére, hogy a kirendeléseket teljesítő igazgatóságoknál ez problémát okoz.

Erőfeszítéseinknek — elsősorban a budapesti vasútigazgatóság erőfeszítéseinek — a jövőben arra kell irányulnia, hogy a családjuktól, lakóhelyüktől távollevő dolgozók részére megfelelő körülményeket teremtsünk. A kirendeltek kiemelt forgalmi jutalékát a kétszeresére terveztük emelni. *Az anyagi ösztönzés fokozásával, továbbá a körülmények javításával előtérbe helyezzük az önkéntes jelentkezést.*

A bérpolitikai intézkedéseket az anyag részletesen tartalmazza. Úgy ítéljük meg, hogy dolgozóink munkájának erkölcsi és anyagi elismerése biztosított. Feladatunk a differenciálás fokozottabb érvényesítése és a meglévő feszültségek csökkentése.

A vezérigazgató-helyettes ezután kitért a rétegtanácskozásokon és más fórumokon legtöbbet vitatott kérdésekre. Így például az utazó dolgozók szolgálati órájának elismerésére, az állomási személyzet szolgálat átvétel-átadás, illetőleg állomás bejárás céljára fordított idejének elismerésére és díjazására. Végezetül kérte a központi vezetőséget, hogy vitassa meg és fogadja el az előterjesztést.

Ezután *Szemők Béla*, a központi vezetőség titkára tartott korreferátumot. Elöljáróban rámutatott: *a kollektív szerződés múlt évi végrehajtásának tapasztalatait a bizalmi testületek — a korábbi évek kiala-*

(Folytatás a 3. oldalon)

KOMMUNISTA MŰSZAK

Hazánk felszabadulásának 37. és a KISZ megalakulásának 25. évfordulója tiszteletére több üzemfőnökségen, szolgálati helyen kommunista műszakot tartottak. A *debreceni körzeti üzemfőnökségen* rendezett háromnapos műszakon például 677-en vettek részt. A vasutasok utastereket és személykocsikat takarítottak; *összesen több mint 3600 óra társadalmi munkát végeztek.*

A *pápai pályafenntartási főnökségen* április 3-án öt főpályamesteri szakasz 219 dolgozója vett részt a kommunista műszakon. Vasbetonaljat cseréltek, sínmezőt építettek át, terepet rendeztek. *Az 1767 óra társadalmi munka bérköltsége meghaladta a 38 ezer forintot.* Ezt az összeget, az öregek éve alkalmából a vasutas szociális otthonok javára ajánlották fel.

A KISZ megalakulása alkalmából

IFJÚSÁGI NAGYGYŰLÉS

A budapesti vasútigazgatóságon április 22-én ifjúsági nagygyűlésen emlékeztek meg a KISZ zászlóbontásának 25 éves jubileumáról. A gyűlésen részt vettek a központi szolgálat társadalmi és gazdasági vezetői, valamint azok az egykori fiatalok is, akik alapítói voltak a KISZ-nek.

A nagygyűlésen *Szabó Miklós*, az igazgatóság KISZ-bizottságának titkára emlékezett a múltra, majd szólt a legfontosabb teendőkről is. Ezt követően *Pady Géza*, a pártbizottság titkára, az egykori KISZ-alapító, arra kérte a fiatalokat, hogy az elődök szellemében — a mai követelményekhez igazodva — ápolják a haladó ifjúsági hagyományokat.

Átadták az elismerő oklevelet a szegedi vasútigazgatóságnak

A szegedi vasútigazgatóság dolgozói a múlt évi eredményes munkájukkal elnyerték a MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete elnöksége által adományozott *Oklevél* elismerést. Az oklevél átadási ünnepségét április 20-án tartották Szegeden, a vasutas művelődési házban.

Az ünnepség résztvevőit, a megjelent vendégeket — közöttük *Mester Alajost*, a MÁV vezérigazgató-helyettesét, *Szemők Bélát*, a Vasutasok Szakszervezete titkárát, *Berta Istvánt*, a szegedi városi pártbizottság titkárát, *Juhász Péternét*, a Csongrád megyei pártbizottság tagját, *dr. Prágai Tibort*, a Szeged megyei városi tanács elnökhelyettesét — *dr. Lugosi József*, a területi szakszervezeti bizottság titkára köszöntötte.

Az elmúlt évi munkát *Lovász Lázár* vasútigazgató értékelte. Elmondotta, hogy az igazgatóság dolgozói a korábbinál nagyobb szállítási feladatokat kevesebb létszámmal, minőségileg magasabb színvonalon, a vasút hálózati érdekeinek figyelembevételével oldották meg. *Személyszállítási tervüket 22 millió 161 ezer utas elszállításával 5,5 százalékkal, a bevételi tervüket pedig több mint 20 millió forinttal teljesítették túl.* A személyszállítás színvonalának emelése érdekében Szegeden, Szentesen és Békéscsabán önerőből külső kocsimosót létesítettek, és mindent megtettek azért is, hogy javuljon a kocsik belső tisztasága, kulturáltsága. Új hét végi vonatokat állítottak forgalomba, amelyek jól segítik a belföldi turizmust.

Az áruszállítási feladatok is nőttek. *Tavaly 11 millió 715 ezer tonna áru elfuvarozásával 107,5 százalékra teljesítették a tervet.* Piackutató és fuvarszervező munkájukkal elősegítették a vasúton gazdaságosabban szállítható áruk visszaáramlását, azok vasúti szállításának növelését. Több új fuvaroztatót nyertek meg a vasútnak. Eredményes a kapcsolatuk a Volán vállalatokkal és más fuvaroztatókkal, közülük többel a rakodási készség javítása érdekében együttműködési megállapodást is kötöttek. Hasonló célból kötöttek megállapodást az SZMT-vel is.

Árufuvarozási munkájukban mind jobban előtérbe kerültek a korszerű szállítási módok, segítették az iparvágányhasználókat és a meghirdetett rakodási kedvezményeket igénybe vevő fuvaroztatók kiegészítését. *Megkülönböztetett figyelmet fordítottak az előszállításokra, a hét végi rakodásokra és az irányvonatok képzésére.*

Állóeszköz-fejlesztési tervüket 261 millió forint felhasználásával teljesítették. Többek között 27,8 vágánykilométert korszerűsítettek, 12 csoportkitérőt cseréltek ki és 25 fénysorompót helyeztek üzembe. Igen sokat tettek a vasutas dolgozók munka- és életkörülményeinek javítása érdekében: *Kecskeméten új szociális létesítményt és üzemorvosi rendelőt, Szegeden új óvodát adtak át, segítették a dolgozók lakásgondjainak megoldását, gyermekeik óvodai, bölcsődei elhelyezését, a munkásszállítás, a laktanyák, öltözők-mosdók korszerűsítését.*

A vasútigazgató beszéde után *Mester Alajos* vezérigazgató-helyettes a vasút vezetői nevében köszöntötte a dél-alföldi vasutasokat. Hangsúlyozta, hogy a szegedi igazgatóság dolgozói a vasútigazgatóságok versenyében mind mennyiségileg, mind minőségileg teljesítették a kitűzött célt, méltán érdemelték ki az elismerést.

Szemők Béla, a Vasutasok Szakszervezete elnöksége nevében fejezte ki jókívánságait, kiemelte, hogy a szegedi igazgatóság évek óta az élen végez, s ezt a több éves, következetes munkát tükrözi a most átadásra kerülő kitüntetés is. Ezt követően *Mester Alajos* és *Szemők Béla* átadta az Oklevelet *Lovász Lázárnak* és *dr. Lugosi Józsefnek*.

Gellért József

Kitüntetésátadási ünnepségek

A Kiváló címmel kitüntetett vasúti szolgálati helyek elismeréseit a május 1-ét megelőző napokban ünnepélyes külsőségek között adták át.

Elsőként április 19-én az Utasellátó Vállalatnak, *Urbán Lajos* közlekedés- és postaügyi minisztérium államtitkár és *Szemők Béla*, a vasutas-szakszervezet titkára; a Debreceni Körzeti Üzemfőnökségnek *Kulcsár József*, vasútigazgató és *Volosinovszki János*, a debreceni területi szakszervezeti bizottság titkára; a Budapesti MÁV Építési Főnökségnek *Urbán Sándor* vezérigazgató-helyettes, *Tóth László*, a KPM főosztályvezetője és *Gyócsi Jenő*, vasutas-szakszervezet elnöke; a szombathelyi vasútigazgatóság pályafenntartási szakszolgálatának *dr. Horváth Lajos* vasútigazgató, és *Dénes Sándor*, a vasutas-szakszervezet szervezési és káderosztály vezetője; a Szegedi Körzeti Üzemfőnökségnek, *Lovász Lázár* vasútigazgató és *dr. Veres László*, a Vasutasok Szakszervezete elnökségi tagja; a Debreceni Járműjavító Üzemnek *Csárádi János* szakosztályvezető, és *Volosinovszki János*, a debreceni területi szakszervezeti bizottság titkára; a Budapesti Távközlési Bizt. Ber. Ép. Főn-nek *Urbán Sándor* vezérigazgató-helyettes és *Kajcsa József*, a vasutas-szakszervezet alelnöke; a Kelenföldi Körzeti Üzemfőnökségnek *Urbán Lajos* közlekedés- és postaügyi minisztériumi államtitkár, és *Tolnai Ildikó*, a vasutas-szakszervezet titkára; a Dombóvári Körzeti Üzemfőnökségnek *Mester Alajos* vezérigazgató-helyettes és *Szemők Béla*, a vasutas-szakszervezet titkára; a Nyíregyházi Körzeti Üzemfőnökségnek *Urbán Sándor* vezérigazgató-helyettes és *Koszorús Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára; a Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzemnek *Kummer István* szakosztályvezető és *Kajcsa József*, a vasutas-szakszervezet alelnöke; a Rákosrendezői Körzeti Üzemfőnökségnek *Tongori Imre* vasútigazgató és *Kedves Ferencné*, a vasutas-szakszervezet elnökség tagja adta át a kitüntetést.

A módosított MÁV kollektív szerződés aláírására április 27-én, ünnepélyes külsőségek között került sor a vasúti főosztályon. A munkáltató nevében Szücs Zoltán, a MÁV vezérigazgatója, a munkavállalók képviseletében, a központi vezetőség felhatalmazása alapján, Koszorus Ferenc, a vasutasszakszervezet főtitkára írta alá (Laczkó Ildikó felvétele)

Szakszervezeti munkáért

Kitüntetések május 1. alkalmából

A résztvevők az ünnepi beszédet hallgatják

Április 27-én, szakszervezetünk székházában adták át a szakszervezeti tisztségviselőknek, aktivistáknak — több évtizedes eredményes munkájuk elismeréseként — május 1-e, a nemzetközi munkásmozgalom nagy ünnepe alkalmából a Szakszervezeti Munkáért kitüntetések arany és ezüst fokozatait, valamint az okleveleket. Az ebből az alkalomból rendezett ünnepségen *Dénes Sándor*, a vasutas-szakszervezet szervezési- és káder osztályának *vezetője* mondott beszédet. Méltatta május 1. jelentőségét, majd a szakszervezeti tisztségviselők, aktivisták érdemeit. Az ünnepi beszéd után *Koszorús Ferenc* főtitkár átadta a kitüntetéseket.

Koszorus Ferenc főtitkár átnyújtja a kitüntetéseket
(Skoda László felvételei)

Szakszervezeti Munkáért arany

fokozatú kitüntetést kapták: Adorján Attiláné, a GySEV Soproni Ig. nőbiz. vezetője, oszt.-vez.-helyettes; Beniczki Istvánné, a Vasutasok Szakszervezete közgazd. és szoc.pol. osztály ügyvitelellátója; Berger József, a Gyöngyösi MÁV Kitérőgyártó Üzem szb közgazd. biz. vezetője, főművezető; Csányi Károlyné, a Kisújszállási MÁV Pályafenntart. Főn. szb gazdasági felelőse, vsztügyintéző; Galambos Ferenc, a Landler Jenő Járműjavító Üzem szb gazdasági felelőse, műszerész csop.vez.; Galambósi Andrásné, az Utasellátó Váll. Szombathelyi Területi Ig. szb-bizalmija, felíró; Gulyás Ferenc, a Vasutasok Szakszervezete szegedi területi szakszervezeti bizottság politikai munkatársa; Hajdu Béla, a Debreceni Vasútigazgatóság szb információfelelőse, ügyintéző; Járó János, a Celldömölki Körzeti Üzemfőn. szb főbizalmija, asztalos; Kassai István, a Szerencs Körzeti Üzemfőn. szb főbizalmija, polgárvédelmi törzsparancsnok; Krizsán Sándorné, a Vasutasok Szakszervezete kulturális, agitprop. és sportosztály pol. munkatársa; Lantos Józsefné, a Vasutasok Szakszervezete budapesti területi szakszerv. bizottság pol. munkatársa; Martinka István, a Vasutasok Szakszervezete pécsi területi szakszerv. bizottság pol. munkatársa; Matiszkó Károly, a Sátoraljaújhelyi Pályafenntart. Főn. társadalmi szb-titkára, oktatótiszt; Magó Benő, a Vasutasok Szakszervezete részfoglalkozású nyugdíjas szervezője; Meinhardt János, a Budapest-Nyugati Körzeti Üzemfőn. szb elnöke, részlegvezető; dr. Németh Istvánné, a Vasútegészségügyi Igazgatóság társ. szb titkára, ügyintéző; Orbán Győző, a Győri Pályafenntart. Főn. társadalmi szb titkára, személyzeti vezető; dr. Rimóczi László, a Vasutasok Szakszervezete társ. bizt. bizottság tagja, nyugdíjas; Sóhajda József, a Füzesabonyi Körzeti Üzemfőn. szb társadalmi munkavédelmi felügyelője, mozdonyreszortos; Solti Imre, az Északi Járműjavító Üzem szb szociálpol. biz. vezetője, műszerész; Somlai László, a Pécsi Körzeti Üzemfőn. szb főbizalmija, ügyintéző; Szabó János, a Váci Pályafenntart. Főn. szb társadalmi titkára, tűzrendészeti vezető; Szalóki János, a Szolnoki Körzeti Üzemfőn. szb társadalmi munkavéd. felügyelő, lakatos; Szávay István, a Vasutasok Szakszervezete szeged területi szakszervezeti bizottság szakbiz. vez., részfoglalk. nyugd.; Szász Gergely, a Vasutasok Szakszervezete budapesti területi szakszerv. bizottság közgazd. biz. tagja, üzemgazd. ügyintéző; Schmidt Ferenc, a Pécsi Pályafenntart. Főn. szb főbizalmija, vonatvezető; Tamás Istvánné, a MÁV Jegynyomdá szb társadalmi titkára, könyvkötő csop.vez.; Teleki László, a Szombathelyi Járműjavító Üzem szb társ. munkavéd. felügyelő, normatechnológus csop.vez.; Tiszai József, a Szombathelyi Járműjavító Üzem szb. társ. munkavéd. felügyelő, normatechnológus csop.vez.; Vidra János, a Kecskeméti Körzeti Üzemfőn. szb főbizalmija, raktáros; Vajda Kálmán, a MÁV Beruházási Iroda szb társ. titkára, mérnökcsop.vez.;

Szakszervezeti Munkáért ezüst

fokozatú kitüntetést kapták: Arnóth Elemér, Záhony Vontatási Főn. szb munkavéd. biz. vezetője, mozdonyvezető; Bacsó József, a Szegedi MÁV Hídfenntartó Főn. szb főbizalmija, csop.vez.; Bakony János, a Zalaegerszegi Körzeti Üzemfőn. szb TT elnöke, motorszerelő; Balogh Sándor, a IV. sz. Gépesített Mozgó Pft. szb főbizalmija, vasútépítő szakmunkás; Biri Sándorné, a Vasutasok Szakszervezete központi vezetőség tagja, Szombathelyi Ig. csop.vez.; Bogártelki György, a Budapesti Ig. szb TT. elnöke, ügyintéző; Bubori Jánosné, a MÁV Kórház és Rendelőintézet szb bizalmija, menetkedvezményi előadó; Bucsi Gyula, a MÁV Budapesti Építési Főn. szb közgazd. biz. vezetője, művezető; Csikós Istvánné, a Rákosrendező Körzeti Üzemfőn. szb pol. munkatársa; Debreceni Lajos, a Debreceni Körzeti Üzemfőn. szb tagja, vizsgáló főkalauz; Deli Józsefné, a Budapest-Ferencvárosi Körzeti Üzemfőn. szb nőbizottság vezetője, csop.vez.; Farkas István, a Vasutasok Szakszervezete szegedi területi szakszerv. bizottság nyugdíjas aktivistája; Fábián Lajos, a Székesfehérvári Járműjavító Üzem szb tagja, műszaki gazd. ellenőr; György József, a Budapesti MÁV Balparti Épületfenntart. Főn. szb társ. titkára, főépítésvez.; Győri István, a Vasutasok Szakszervezete szervezési és káderoszt. pol. munkatársa; Heit Ilona, a Vasutasok Szakszervezete pécsi területi szakszerv. biz. társ. bizt. ellenőrzési csop.vez.; Horváth László, a GySEV Soproni Ig. szb főbizalmija, munkaügyi csop.vez.; Jámbrik Mihály, a Vasutasok Szakszervezete szegedi területi szakszerv. biz. pol. munkatársa; Juhász János, a Miskolci Vasutas Sportklub sportbiz. vez., gazd. vez.; Katona Zoltán, a MÁV Közegészségügyi Int. szb gazdasági felelőse, járványügyi ellenőr; Kavesányszki István, a Miskolc Körzeti Üzemfőn. szb munkavédelmi felügyelője, villamosmozdony-lakatos; Kántor Gyula, a MÁV Építési Géptelep Főn. szb főbizalmija, motorszerelő; Kovács Sándor, a pusztaszabolcsi önálló nyugdíjas szakszerv. csop. elnöke; Kővári Antal, a Győri Körzeti Üzemfőn. Hegyeshalmi üzemegység szb főbizalmija, művezető; Leidecker János, a Szolnoki Járműjavító Üzem szb főbizalmija, művezető; Lepsényi Lajos, a Nagykanizsai Pályafenntart. Főn. szb. társ. titkára, hídügyi előadó; Madaras Bertalan, a Miskolci Épület- és Hídfenntart. Főn. szb gazdasági felelőse, ügyintéző; Márton Jánosné, a Vasutasok Szakszervezete budapesti területi szakszerv. biz. társ. bizt. ellenőrzési csop.vez.; Mocsári Mihály, a Miskolci Járműjavító Üzem szb elnöke, csop.vez.; Nagy Sándor, a Vasutasok Szakszervezete Debreceni Területi Szakszervezeti biz. részfoglalk. nyugdíjas, üdültetési felelős; Pallós György, a Vasutasok Szakszervezete szb társadalmi titkára, osztályvez.-helyettes; Révész Gyula, a Záhonyi Gépesített Rakodási Főn. szb bizalmija, asztalos; Szabó Vilmos, a Hatvani Körzeti Üzemfőn. szb. bizalmija, polgárvédelmi ügyint; Szalai János, a Kaposvári Körzeti Üzemfőn. szb főbizalmija, motorvez.; Szalay Edit, a Vasutasok Szakszervezete pécsi területi szakszerv. biz. számvizsgáló biz. elnöke, főelőadó; Szervei Attila, a Budapesti MÁV Hídépítési Főn. szb. kultúrbiz. vez., anyagcsop.-vez.; Széles Károlyné, a Debreceni Vasútigazgatóság szb főbizalmija, raktárkezelő; Szücs Béla, a Dunakeszi Járműjavító Üzem szb tagja, főenergetikus; P. Tóth Lajos, a Vasutasok Szakszervezete miskolci területi szakszerv. biz. nyugdíjas szervezője; dr. Tóth Tibor, a Vasúti Tudományos Kutató Intézet szb társ. titkára, osztályvezető; Zilahy Zoltánné, az Utasellátó Váll. Békéscsabai 46. sz. Üzem szb főbizalmija, üzletvezető-helyettes; Zsikai Ilona, az Utasellátó Váll. Szegedi 91. sz. Üzem szb bizalmija, mozgóárus.

Szakszervezeti Munkáért Oklevél elismerést 256-an kapták.

Akivel öröm a munka

Dobák Tamásné, a Nyugati körzeti üzemfőnökség munkaügyi ügyintézője az idei nőnapon Kiváló Vasutas kitüntetést kapott. Munkatársai, barátai *Muckónak* becézik. Nem szívesen beszél magáról. Azt mondja, ő csak a kötelességét teljesíti. *Koutny Lajosné* csoportvezető már nem ilyen szűkszavú.

— *Dobák Tamásnéra* mindig lehet számítani — mondja. — *Példamutató aktivitással segít a szakmai és a társadalmi munkában, igazi közösségi ember. Öröm vele együtt dolgozni. A* munka mellett a tanulásra, a szakmai továbbképzésre is szakított időt, leérettségizett.

Dobákné arcán látom, hogy ennyi dicséret hallatán szabadkozna, de kopognak az ajtón. Leköröző, nyugdíjba vonuló vasutasok lépnek az irodába. Megkönnyebbülten dolgozni kezd. Valamennyiüket személyesen ismeri. Kedvesen, meghitten beszélget velük, nyoma sincs a hivatali komor hangulatnak.

— 1954 óta dolgozom a Nyugati pályaudvaron — meséli később. — *Édesapám kocsirendező volt.* A harmincas évek végén az egyik lábát levágta a vonat. Utána Józsefvárosban kapusként teljesített szolgálatot. Én szeretem ezt a munkát, a kollégák is kedvesek. Úgy élünk itt mint egy család, hiszen ez a második otthonunk. A férjem első tisztként szolgál a folyami kereskedelmi flottillánál. Van egy tizenegy éves lányom. Lehet, hogy egyszer belőle is vasutas lesz ...

Mármarosi

KISZ-vetélkedő

A székesfehérvári körzeti üzemfőnökség KISZ-bizottsága és *Kilián György KISZ-alapszervezete* a KISZ megalakulásának 25. évfordulója tiszteletére szellemi vetélkedőt rendezett a vasutasok Vörösmarty Művelődési Házában. A vetélkedőn tizenegy csapat indult.

A vetélkedő témája volt többek között aktuális politikai, kulturális és sportismeret, valamint Kilián György életútja. *A győztes a székesfehérvári mozdonyvezetők Kandó Kálmán KISZ-alapszervezete lett.*

ANYA GYERMEKÉVEL

(Németh Judit rajza)

Barcs János

ÉDESMAMA

Te pihensz a kertekben,
a kertek pihennek benned.
Ott élsz a széna illatban;
sínen futó vonatfüttyben,
a mezők sikoltásában ...
madarak csukott csőrében
s mindenütt, ahol a sugárküllős Nap az égre ragyog.
A holddal szárnyaló ég alatt
rózsák lángolnak szemedben;
szelek nyugtalansága arcodon.
Nap-isten tükre vigyázza lépted;
mosolygásod farkast riaszt,
szíved alatt tíz életet hordtál.
A Dráva mellett születtél látni:
Lágy csillag-simogatásodtól
újra nyitnak a haldokló fák: —
virág vagy — micsoda virág.

Madár János

ANYÁK NAPJÁRA

Letéptem
egy napsugarat
A legszebb volt
az ágon.

Az én anyámnál
nincs jobb asszony
ezen a világon.

Hétgyermekes édesanya

Akkor a legboldogabb, ha együtt a család

Akiknek a szemében a család a legnagyobb érték, azok *özvegy Csizmarik Ferencnéről* azt tartják, hogy ő a „leggazdagabb" ember Ráckeresztúron, hiszen hét gyermeke van. Pedig a negyvennégy esztendős aszony sok megpróbáltatáson ment már keresztül, mégis elégedett, kiegyensúlyozott ember.

— Először 18 évesen mentem férjhez. Az urammal néhány évig külföldön éltünk. Három gyermekem is ott született. Ma már felnőttek. Bár magyarlakta területen laktunk mégsem tudtam igazán odakötődni. *Férjemmel sem értettük meg egymást. Megsokasodtak a gondok. Elváltunk. Csemetéimmel visszajöttem Magyarországra. Itthon másodszor is férjhez mentem. De most sem szegődött mellém a szerencse.* Ez a házasságom ismét rosszul sikerült. Négy gyermekünk született. Közülük a legkisebb ősszel megy iskolába, a legnagyobb hetedikes. Aztán eljött az a nap, amikor már nem tudtunk tovább együtt lakni. Szerencsére a nagycsaládos akció keretében sikerült olcsón lakáshoz jutni. *Lányaimmal, fiaimmal felkerekedtünk és elköltöztünk a régi házból.* Két szoba, konyha, spejz. Ez jelenti ma az otthont. A konyha bármikor lakószobává alakítható. Így jobban elférünk. Ebben a házban bőven akad még tennivaló, hiszen a két szoba földes. Nyáron szeretnénk lebetonozni.

— Kitől várhat támogatást, segítséget?

— *A férjem amíg élt sem tudott enyhíteni a gondjaikon.* Súlyos beteg volt, az utolsó esztendőkben. Rokkantnyugdíjat kapott. Összesen 400 forintot fizetett a gyerekek után. Igaz ehhez még hozzájött a családi pótlék, de így sem volt sok ekkora család számára. Három felnőtt gyerekem közül csak a 24 éves fiam lakik velünk. Az egyik lányom már családot alapított, a másik nagylány önállóan él. A fiam hazaadja a kosztpénzt, de neki is akad bőven kiadása. A lányok gyakran vásárolnak ruhákat a kisebbeknek. Több segítséget el sem fogadnék tőlük, hiszen a kisebbek eltartása az én feladatom. *Úgy érzem összetartó, jó család a miénk.*

— A Déli pályaudvaron takarítónőként dolgozik, pedig eredetileg műszerész. Mi ennek az oka?

— *Kezdetben a gyermekeim sem értették, miért takarítok, amikor műszerészként is elhelyezkedhetnék. De nem szeretek egy helyben ülni és mindig ugyanazokkal a mozdulatokkal formálni a munkadarabokat.* Jobban szeretek a szabad ég alatt tevékenykedni. Szívesen dolgozom a MÁV-nál, bár megnehezíti a dolgunkat, hogy kevesen vagyunk. Tavaly még öten voltunk egy fordában, az idén már csak ketten. A munka viszont ugyanannyi, ha nem több? *Négyes fordában váltjuk egymást, így sokkal több idő jut a gyerekekre is.*

— Mi ebben a munkában a legnehezebb?

— A szakadatlan hajolgatás, járkálás. *A peronokat a belső csarnok vágányait és a metrót is nekünk kell rendben tartani.* A vágánytisztítás a leghálátlanabb dolog. Ezt ketten végezzük. Az egyikünk összegyűjti a badellákba a szemetet, a másik pedig elviszi a kukákhoz. Csak így lehet eredményesen dolgozni. Az emberek nem vigyáznak a környezetükre. Eldobálják a hulladékot és nem gondolnak arra, hogy valakinek azt össze kell seperni. A takarítás azért hálátlan feladat, mert soha nem lehet a végére érni.

— Hogyan telik egy napja?

— *Hajnali négykor már kávézom. Fél ötkor a buszon ülök. Öt órakor indul a vonatom. Hatkor munkábaállok.* Estig egyfolytában dolgozom. Csak néha van egy kis szusszanásnyi időm. *Aztán két napig otthon vagyok. Ez egy nagycsaládos asszony számára igen nagy előny.* Ilyenkor mosok, főzök, takarítok. Rendben tartom a gyerekeket. Megbeszéljük a gondjaikat. Sokat olvasok nekik. Magam is kedvelem a jó könyveket. Ezeken a napokon bemegyek az iskolába. Tanácsot kérek a tanító nénitől, hogyan kell a matek feladatokat megoldani. A mai gyerekeket már másként oktatják mint bennünket. Ezért nekem is szükségem van a pedagógusok útbaigazítására, hogy segíthessek a gyerekeimnek.

—Nem gondolt arra, hogy kevesebb gyerekkel talán könnyebb lehetne az élete?

— Ez soha sem fordult meg a fejemben. Nem hiszem, hogy boldogabb volnék, ha lenne kocsim, kényelmesen berendezett lakásom és legfeljebb egy vagy két gyerekem. Lányaimnak, fiaimnak nincs magnójuk, nem viselnek drága külföldi farmereket, *de amikor esténként együtt a család és körbeüljük az asztalt, az a legszebb pillanat számomra.* Ezt a meleg, semmihez sem hasonlítható érzést szerintem csak azok az édesanyák ismerik, akiknek sok gyermekük van.

Cs. I.

A magyar nyelv hete alkalmából

Vers- és prózamondó verseny a budapesti MÁV kórházban

Új színfolttal gazdagította kulturális tevékenységét a MÁV Kórház és Központi Rendelő szakszervezeti bizottsága. Közművelődési programjába szervesen illeszkedett a magyar nyelv hete alkalmából rendezett rangos vers- és prózamondó verseny, melyet *dr. Vajda György*, az intézet főigazgató főorvosa védnöksége alatt bonyolítottak le. A szervezők 14 jelentkező nevezését fogadták el. A versenyzők 9 magyar költő — *Ady, Arany, József A., Kosztolányi, Illyés, Nagy L., Petőfi, Pilinszky* és *Radnóti* — egy-egy műve közül választhattak kötelezően, ezen túlmenően szabadon választhatták bármely magyar költő, vagy író egy alkotását.

Április 20-án délután az irodalmat kedvelő és értő hallgatóság megtöltötte az intézet orvosi könyvtárát. Izgalomtól, feszültségtől volt hangos a máskor meghitt terem: *a szurkolók kedvenc versmondóikért izgultak, a versenyzők még egy-két részletet mormoltak maguk elé, sápadtan, vagy kipirulva várták nevezési számuk sorsolását.* Elhangzott még néhány jó tanács, majd megjelent a bíráló bizottság: *Versényi Ida*, a Színművészeti Főiskola tanára és *Mécs Károly*, a Thália Színház művésze.

Az elnöki megnyitó után elült a feszültség, és néhány perc múlva átadhattuk magunkat a versek élvezetének, oldódhattunk a költemények zenéjében, ritmusában, figyelhettük a versértelmezések különbözőségét, az előadói stílusokat. A versenyzők tartalmas élvezetet nyújtottak, változatossá tették a gyorsan repülő időt. Mosolyt fakasztottak és könnyet csaltak a szemekbe, mesevilágba vittek és elgondolkoztattak.

Mécs Károly és Versényi Ida összefoglalójukban minden versenyzőt értékeltek. Kiemelték amatőr versmondóink magas szintű irodalmi felkészültségét, pátosztól mentes, őszinte szuggesztivitását, és nagy szeretettel tették szóvá a hibákat is. A nyilvános bírálatból közönség és versenyzők egyaránt tanultak. Az értékelés végén következett a kórház igazgatója által adományozott díjak kiosztása.

Első helyezést ért el és 2000 Ft jutalomban részesült *Harmos Flórianné*, második lett és 1500 Ft jutalomban részesült *Szomjas Zsuzsa*. Ezután két harmadik díjat adott át a zsüri: 1000—1000 Ft jutalomban részesült *Balázs Gyöngyi* és *dr. Gelley András*. A további helyezettek jutalmul hanglemezeket kaptak.

Tóth Kálmán

A központi vezetőség elfogadta a kollektív szerződés módosítását

(Folytatás az 1. oldalról)

kult gyakorlatának megfelelően — az idén is értékelték. Ezzel egyidejűleg javaslatokat tettek a kollektív szerződés szabályainak módosítására. A vitákon elhangzott észrevételek, valamint saját központi apparátusunk közvetlen tapasztalatai alapján — figyelembe véve a vezérigazgatósági beszámolóban foglaltakat is — *a titkárság és az elnökség értékelte a kollektív szerződés múlt évi végrehajtását.*

A legtöbb vitát kiváltó okok

A központi vezetőség titkára a továbbiakban részletesen ismertette az elnökség és a titkárság álláspontját, néhány sokat vitatott kérdésben.

— A kollektív szerződéssel kapcsolatos kérdések közül a múlt évben — de még jelenleg is — *a legsúlyosabb gondot, a munkáltató és a dolgozók közötti vitát, a forgalommal közvetlenül összefüggő munkakörökben dolgozók foglalkoztatása okozta.* Ezen belül is a szolgálat közben felmerülő improduktív idők megítélésében, illetve annak díjazásával, valamint a nagyarányú túlmunkáltatással, ezzel közvetlen összefüggésben a dolgozókat megillető pihenőidők — napi pihenőidő, heti pihenőnap, szabadság kiadása — rendszertelen biztosításával, továbbá a budapesti kirendelésekkel kapcsolatban merült fel a legtöbb panasz.

Ezeket a panaszokat megalapozottnak, jogosnak tartjuk. A titkárság álláspontja ezzel kapcsolatban a következő: *a forgalomban dolgozók munkájának megszervezése a forgalomszervezéssel együtt elsősorban az üzemviteli szakszolgálat feladata!*

Helytelennek tartjuk, hogy az improduktív időkkel a forgalom, illetve a munkaszervezési és vezénylési hiányosságokkal kapcsolatos gondok az utóbbi években egyre inkább a munkaügyi vonalra terelődtek, illetve munkaügyi problémaként jelentek meg.

A titkárság véleménye szerint ezeket a problémákat alapvetően nem lehet munkaügyi szabályozással megoldani, mert ez csak „tüneti kezelésnek" bizonyulhat. Jól tudjuk, hogy az utazó dolgozók esetében *az improduktív várakozási idők nem válnak produktív munkává ezáltal, hogy az ilyen idők nagy részét a jelenlegi 18. §. módosítását követően szolgálati órának fogják elismerni.* Ezt a módosítást, illetve az érintett dolgozók ezzel kapcsolatos igényét mégis jogosnak tartjuk, mert a dolgozó munkavégzés céljából *jelentkezik szolgálatra és egyáltalán nem rajta múlik, hogy a szolgálat jelentős részében állomási, illetve nyílt pályán való ácsorgásra, vagy laktanyai alvásra van kárhoztatva.* E várakozási idők egy jelentős része szervezetlenség, vezénylési hiányosság miatt merül fel. Éppen ezért fogadjuk el azt a dolgozói álláspontot, amely szerint tarthatatlan, hogy a várakozási idők munkaidőből való kivételével — és jóval alacsonyabb díjazásával — a szervezetlenség hátrányos követelményeinek nagy részét lényegében a dolgozókra hárították.

Nem osztjuk teljesen a gazdasági vezetők aggályait az improduktív idők díjazásának emelkedésével kapcsolatban sem, mert munkaszervezéssel az improduktív idők — és ezzel együtt az ilyen időkre fizetett díjazások is — jelentős mértékben csökkenthetők.

Szorosan kapcsolódik a forgalmi, utazó dolgozók foglalkoztatásához a múlt évi végrehajtás során tapasztalt másik probléma, ezeknek *a dolgozóknak a rendszeres túlóráztatása, és ezzel közvetlen összefüggésben az őket megillető pihenőidők rendszertelen kiadása, illetve munkára történő igénybevétele.*

Elismerjük, hogy a jelenlegi létszámhelyzet mellett sok szolgálati helyen nem könnyű feladat a heti pihenőnapok, szabadnapok természetben való rendszeres kiadása. Néhány konkrét panaszügy vizsgálati tapasztalatai alapján *azonban azt is megállapíthatjuk, hogy számos esetben a kényelmesség, a hanyagság, a dolgozók jogos igényeivel szembeni közömbösség miatt hiúsult meg a szabad idők biztosítása.* Az ilyen gyakorlattal szemben az eddiginél erélyesebben kell fellépnie a munkáltató felettes szerveinek, de a helyi szakszervezeti szerveknek is.

A szabadnapok biztosítása a munkáltatónak is érdeke

Meggyőződésünk, hogy a dolgozókat megillető *heti pihenőnapok és szabadnapok rendszeres biztosítása egyúttal fontos munkáltatói érdek is*, mert amennyiben e téren nem következik be hamarosan számottevő változás, akkor hiába biztosítunk bármilyen anyagi többletjuttatást a frekventált munkakörökben, a szabad idő elvesztését ez nem tudja ellensúlyozni és emiatt a létszámhelyzet további romlásával kell számolni.

Az a véleményünk, hogy körültekintőbb munkaszervezési, vezénylési munkával, az ezzel foglalkozó dolgozók anyagi érdekeltségi rendszerének kidolgozásával és érvényesítésével, a hanyag munka következetesebb szankcionálásával, változatlan létszám mellett is jelentős előrelépés érhető el. Ugyanakkor támogatjuk azt a munkáltatói koncepciót, hogy az anyagi ösztönzés eszközeivel a túlmunka végzésben, a kirendelés vállalásában, az egyoldalú munkáltatói utasítás helyett egyre inkább az önkéntes vállalást kell előtérbe helyezni.

A végrehajtással kapcsolatban szükségesnek tartjuk felhívni a helyi szakszervezeti szervek figyelmét is, hogy az eddiginél határozottabban lépjenek fel a kollektív szerződés megsértőivel szemben.

Az új öt évre szóló MÁV kollektív szerződés 1981. július 1-én lépett hatályba, ezért — az év végéig eltelt rövid időre is tekintettel — a módosításra központi kezdeményezéseket tartalmazó módosítás tervezet nem készült. Ehelyett arra hívtuk fel az alap és középszintű szakszervezeti bizottságokat, hogy a dolgozókat is mozgósítva, vizsgálják felül a kollektív szerződést tartalmi és szövegezési szempontból, és ennek alapján minden észrevételt, javaslatot küldjenek meg a közgazdasági és szociálpolitikai osztálynak, valamint a MÁV Vezérigazgatóság Munkaügyi és Szociálpolitikai Szakosztályának.

A viták során az az általános vélemény alakult ki, hogy bár számos szabály módosítására merült fel igény, az új öt évre szóló kollektív szerződés lényegében kiállta a gyakorlat próbáját és a 18. §., valamint néhány más szabály módosítása mellett *alapvető változtatásra nem szorul.* Számos testületi ülésen az is megfogalmazódott, hogy az új kollektív szerződés áttekinthetőbb, közérthetőbb a korábbinál.

A várakozási idők díjazása

Néhány országosan felmerült módosítási javaslat azonban már év közben is ismert volt. *Így például a várakozási idők díjazásának rendezése, amelyet a vontatási utazó dolgozók sürgettek, a munkaidőn kívüli szolgálat átadás-átvétel, az állomásbejárás díjazása, amely az állomási dolgozók régi igénye, valamint a budapesti frekventált munkakörökben az anyagi ösztönzés további emelése.* Az erre vonatkozó javaslatokat az alapszintű testületi üléseken elhangzottak alapján összesítettük, majd e három témára — az anyagi lehetőségeket is figyelembe véve — a vezérigazgatósággal közösen elkészítettük az előzetes módosítás tervezetet és azt a bizalmiakból álló rétegtanácskozások elé terjesztettük véleményezés céljából. E tanácskozások ismeretében alakíthatták ki álláspontjukat e három kérdésben a területi bizalmi testületek, majd titkárságunk, amikor az előterjesztésben is szereplő módosítási javaslatokat a vezérigazgatósággal közösen elfogadta.

A 18. §-t mint ismeretes élesen bírálták a vontatási utazók, ezért az utazó szakszervezeti bizalmiak részére a múlt év novemberében értekezletet tartottunk. Az ott elhangzottakat is figyelembe vettük, amikor a vezérigazgatóságnál e szabály módosítását kezdeményeztük. A mostani előterjesztésben szereplő két alternatívát, a reális igények és lehetőségek szem előtt tartásával fogalmaztuk meg.

Az „A" változat szerint csak azok a laktanyai elhelyezéssel biztosított pihenőidők esnének ki a szolgálati órából, amelyek időtartama a 3 órát meghaladja. E változat értelmében a laktanyai elhelyezés nélküli várakozási idő — bármely hosszú is az (akár 6—8 óra is), szolgálati órának számítana.

A „B" változat szerint a 4 óránál hosszabb várakozási idők esnének ki, függetlenül attól, hogy biztosított volt-e a laktanyai elhelyezés vagy sem.

A szolgálati órának nem számító pihenő, illetve várakozási idő továbbra is az alapbér 50 százalékával kerül díjazásra.

Előzetes tájékozódás céljából a két változatot közvetlenül megküldtük az üzemfőnökségek szakszervezeti bizottságának azzal, hogy az érintett forgalmi és vontatási utazó dolgozók véleményét külön-külön kikérve foglaljanak állást abban, hogy melyik változat lenne számukra kedvezőbb. A vontatási utazók kisebb, a forgalmi utazók nagyobb arányú szavazattöbbséggel a „B" változatra szavaztak.

Az 59/A. §-ban szereplő módosítási javaslat előzménye az, hogy az érintett állomási fordulószolgálatos dolgozóknak évek óta ismételten hangoztatott panasza volt, hogy az F. 2. Utasítás munkaidőn kívüli átadás-átvételi, illetve állomásbejárási kötelezettséget ír elő részükre, amelyért külön díjazást nem kapnak. *Az igény jogossága a vasút vezetői előtt sem volt vitás. Megvalósítására azonban csak most nyílt anyagi lehetőség.*

Ezzel kapcsolatban is két alternatívát terjesztettünk az érintettek rétegtanácskozásai, majd a területi bizalmi testületek elé. Az egyik változat szerint az ilyen tevékenységre fordított, szükséges, tényleges időt, *munkaidőként kell figyelembe venni és elszámolni.* A másik változat a módosítási előterjesztésben szereplő pótlék-átalányos megoldás. Miután minden rétegtanácskozáson és területi bizalmi testületi ülésen az utóbbi változatot fogadták el, a végleges tervezetbe már nem tartottuk szükségesnek a munkaidős változat felvételét.

A 61. §. módosítása — a kiemelt forgalmi jutalék budapesti meghatározott elegyrendezői munkakörökben kocsimester, tolatásvezető, gurításvezető, kocsirendező, gépkísérő, saruzó, saruzó csapatvezető, elősaruzó, szolgálatvezető és váltókezelő 100 százalékos emelése — egyértelműen munkaerő-gazdálkodási célokat szolgál: *kulcsfontosságú munkakörökben a létszám megtartását, illetve az utánpótlás biztosítását kívánja ösztönözni.* A rétegtanácskozásokon alternatív javaslatként szerepelt a munkahelyi pótlék 100 százalékos emelése, azonban a többség a forgalmi jutalék emelését javasolta.

Döntött a testület

Az egyeztetések során nagy vitát váltott ki az a majd minden területi bizalmi testületi ülésről továbbított javaslat, hogy a kollektív szerződés kötelezően írja elő — a jelenlegi 35/A. §. szerinti helyi függelékben történő szabályozás lehetősége helyett — hogy a fordulószolgálatos és utazó dolgozók részére havonta egy alkalommal együtt kell biztosítani a szombat—vasárnapi szabad időt. *Az igényt a MÁV vezetői is jogosnak tartják.*

Miután azonban ezt számos üzemfőnökség gazdasági vezetői végrehajthatatlannak tartják, abban állapodtunk meg, hogy a vezérigazgatóság a következő módosításig e javaslat megvalósításának konkrét lehetőségeit a szakszervezeti szervekkel együttműködve megvizsgáltatja. Ennek alapján, a javaslat elbírálására még visszatérünk.

Az előterjesztett módosítástervezetet egyébként a központi vezetőség, a közgazdasági szakbizottság is megtárgyalta és elfogadta azzal a kiegészítő javaslattal, hogy a forgalmi jutalék felemelése terjedjen ki a térfelvigyázókra és az értelmezés szerint az elegyrendező tartalékosokra is.

Mester Alajos és *Szemők Béla* szóbeli kiegészítője utáni vitában nyolcan mondtak véleményt a kollektív szerződés módosításáról.

A vita lezárása után az elnök az A és B alternatívával kapcsolatban külön szavazást rendelt el. *A testület kéthármados többséggel a B alternatívát fogadta el a javasolt módosítással együtt.*

A központi vezetőség ezután egyhangúlag elfogadta a MÁV kollektív szerződés 1982. évi módosítását a határozattal együtt. Ugyancsak elfogadta a vasutasok szakszervezete 1981. évi pénzügyi és gazdasági beszámolóját, a 1,2%-os ÖTA 1981. évi gazdálkodásáról készült beszámolót, továbbá a vasutas társadalombiztosítás 1981. évi pénzügyi gazdálkodásáról készült tájékoztatót. Végezetül a testület személyi kérdésekben döntött.

Gasztronómiai bemutató

Ajánlások, ötletek az ételválaszték bővítéséhez

Látványos gasztronómiai bemutató színhelye volt április 5-én az Utasellátó Vállalat 6. sz. Széchenyi-hegyi vendéglátó üzlete. A kiváló címmel kitüntetett vállalat üzletpolitikájának középpontjában álló törekvés még sikeresebb megvalósításához, az utasoknak kínált ételválaszték bővítéséhez adtak ötleteket, ajánlásokat a vállalat legkiválóbb szakácsai, a *„Gasztronómiai társaság"* aktivistái.

A vállalat vezetőivel együtt részt vett a bemutatón *dr. Gellai Imre*, a Belkereskedelmi Minisztérium vendéglátóipari főosztályvezetője, aki elismeréssel szólt az ötletesen összeállított büféárukról, az ízléses úticsomagokról.

Az ajánlott ételek olyan nyersanyagokból készültek, amelyek az ország bármely részén beszerezhetők. A bemutatón részt vevő területi igazgatók, szakácsok, cukrászok, üzletvezetők az ételek receptfüzeteit, az úticsomagok kalkulációját is kézhez kapták. Így minden feltétel adott ahhoz, hogy a sikeresen bemutatkozó *„maxi szendvics", „utas szendvics", „töltött kifli"*, a fedeles műanyag pohárban kínálható nyelvsaláta és még sok más, gyorsan fogyasztható étel kedvelt útitárs legyen.

Ahogy a szakácsok befejezték a főzést, a pincérek megkezdték a felszolgálást

A vállalat vezetői nagy érdeklődéssel szemlélik a bemutatott ételeket

(Skoda László felvételei)

KAPOSVÁR

Fiatal mozdonyvezetők találkozója

Április 3-án és 4-én fiatal mozdonyvezetők találkozójára került sor Kaposváron, a vontatás II. utazó KISZ-alapszervezet rendezésében. A találkozón a pécsi igazgatóság vontatási üzemegységeitől meghívott fiatalok vettek részt.

Molnár Pál, az üzemfőnökség pártbizottságának titkára köszöntötte a részvevőket, majd rövid ismertetőt tartott az üzemfőnökség munkájáról, gondjairól. A tájékoztató után a program a MÁV Nevelőotthonban folytatódott. Délután pedig kispályás labdarúgó-mérkőzések lebonyolítására került sor, majd asztalitenisz- és sakkmérkőzések következtek. A napi program az esti szellemi vetélkedővel végződött.

A sportversenyek és a szellemi vetélkedő értékelése alapján első Dombóvár, második Kaposvár, harmadik Dunaújváros csapata lett.

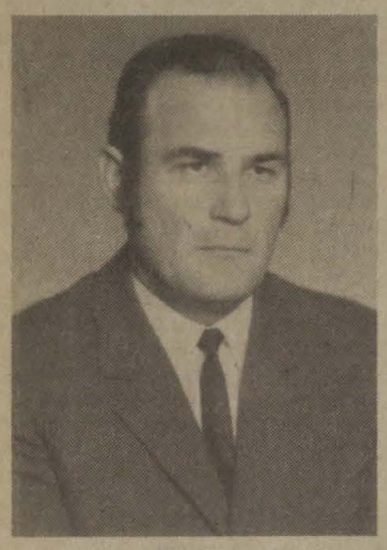
A kétnapos program másnap a Szovjet Hősi Emlékmű koszorúzási ünnepségével fejeződött be.

Gál István

„Rendes ember a főnök"

BESZÉLGETÉS AZ EÖTVÖS DÍJAS IGAZGATÓVAL

Szerény, közvetlen ember. Mértéktartó higgadtság, egyszerűség jellemzi. Talán ebben rejlik eredményeinek, sikereinek titka is. A munkás, partnerként tárgyalhat vele. Nem őrzik ajtaját kitanított hivatalnokok, a formaságokra ügyelő, bokacsattogást kedvelő tisztviselők. Csak a dolgok lényege érdekli. Minden egyéb idegen tőle. Filozófiát tanító egyetemi tanárismerősöm lakonikus egyszerűséggel így jellemezte a hozzá hasonlókat: rendes emberek. Népi ihletésű, félreérthetetlen, kristálytiszta szavak. Megtisztelő minősítés. Ezt vallják *Kelemen Árpád* igazgatóról a MÁV Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzemének dolgozói, közvetlen munkatársai is. Ha egy idegen megkérdezi az üzemben valakitől: „Milyen



ember az igazgató?" — általában ezt a választ hallja: „Rendes ember a főnök!"

KUDARCOK ÉS SIKEREK

Irodájában, a dohányzó asztal mellett ülünk egymással szemben. Két kitüntetés ürügyén látogattam meg. Április 4-e alkalmából *Kelemen Árpád* Eötvös Loránd díjat kapott, az üzem pedig — immár harmadszor — Kiváló címet. A szőke hajú titkárnő forró feketét tesz elém, aztán főnökére néz, és más megbízatást nem kapván, nesztelenül becsukja maga mögött az ajtót. Már semmi sem gátol bennünket abban, hogy komoly dolgokról váltsunk szót, előbb azonban — miközben kortyolom a finom kávét — jó magyar szokás szerint szidjuk az időjárást. Jövetelem céljáról már telefonon tájékoztattam, tudja, hogy portrét szeretnék róla írni, de őt éppen ez aggasztja.

— Nem tudok én magamról beszélni — mentegetőzik. — Csak a munkáról, az üzem életéről. Úgy ismerem minden zugát, mint a tenyeremet. Részese voltam korszerűsítésének, megújításának, kudarcainak és sikereinek.

Eötvös Loránd Díjat az idén ketten kaptak a MÁV-nál. Utána néztem, kiknek adományozható. A *Magyar Népköztársaság Minisztertanácsa* által 1974-ben alapított díjat azok a műszaki, mezőgazdasági és közgazdasági szakemberek kaphatják, akik — többek között — új létesítmény megvalósításában, vagy létesítmények magas színvonalú üzemeltetésében jelentős alkotó, irányító, szervező tevékenységet fejtenek ki.

Kelemen Árpád fiatal gépészmérnökként, 1961-ben került a Kitérőbe szerszám- és készülékszerkesztőnek. Egy évvel később műszaki osztályvezetőnek nevezték ki. Feladatkörébe tartozott a gyártmányszerkesztés, a technologizálás, a norma- és árképzés, a szerszámgazdálkodás, a műszaki fejlesztés és beruházás szervezése, irányítása. Egyszóval *ismernie kellett az egész üzem mechanizmusát.* Tizennégy évig dolgozott ebben a beosztásban. *Kudarcok és sikerek edzették akaratát, hitét.* Egyre több tapasztalatot szerzett. A gyártmány és technológiai fejlesztések sorozata, a növekvő termelékenység jelezte az üzem előrehaladását, korszerűsödését.

A MEGÚJHODÁS BIZONYÍTÉKAI

1976. április 1-e emlékezetes dátum az életében. Kinevezték az üzem vezetőjének.

— *Vegyes érzelmekkel ültem az igazgatói székbe* — emlékezik. — *Nem bíztam eléggé önmagamban, és arra is gondoltam, hogy vajon lesz-e tekintélyem.* Az üzem majdnem minden dolgozója személyesen ismert és kíváncsiak voltak, hogy megváltozom-e? Találgatták az emberek: milyen igazgató lesz *Kelemen Árpi?* Tud-e fegyelmet tartani, kik lesznek a közvetlen munkatársai?

— Mi volt az első intézkedése?

— A kinevezést követő napon értekezletet tartottam, amelyen elmondtam, hogy én szeretnék továbbra is mindenkivel együtt dolgozni, hiszen jól ismerjük egymást. Nem akarok senkit elküldeni, vagy más beosztásba helyezni. Csak egy fontos követelményem van: *a fegyelmezett, precíz munka.* Kollégáimmal hamarosan megismertük egymás munkastílusát, erényeit és hibáit. A párt- és a szakszervezeti bizottság is sokat segített nekem abban, hogy legyen önbizalmam, bátorságom. A termelési eredmények hamarosan bizonyították, hogy nincs baj — *elfogadtak igazgatónak!*

Azóta már hat év telt el, és az üzem majdnem minden évben kapott valamilyen kitüntetést, elismerést. Mindez a jó munkahelyi légkör és nem utolsósorban a dolgozók, vezetők hozzáértésének, akaratának a bizonyítéka is.

— *Kinevezésem után a legsürgetőbb feladat a géppark korszerűsítése volt* — folytatja. — A munkaerőhiány miatt és a termelékenység növelése érdekében gépesíteni kellett az anyagmozgatást, fejleszteni a gyártástechnológiát és a termelésirányítást. Enélkül az üzem már nem tudta volna kielégíteni a MÁV igényeit.

Az V. ötéves tervben *140 millió forint értékű szerszámgépet vásároltak,* amelyek már lehetővé tették a technológia fejlesztését, a termelékenység növelését. Kialakították a zárt ciklusú gyártást, amely körülbelül 40 százalékkal csökkentette az anyagmozgatást. *1977-ben megkezdték egyes kitérők sorozatgyártását, két évvel később pedig elkészítették a 60 kg-os rendszerű kitérő prototípusát.*

— Tartalékalkatrész-gyártásunkat 1976-hoz viszonyítva több mint háromszorosára növeltük — sorolja tovább a megújhodás bizonyítékait Kelemen Árpád. — Átszerveztük a termelésirányítást, bevezettük a rakodólapos anyagmozgatást. Hamarosan megkezdjük a futódaruk rekonstrukcióját is.

Az üzem termelékenysége szinte minden évben növekedett. *A tavalyi termelési érték 558 millió forint volt, tizenegy millióval több a tervezettnél.*

— Mindig nagy gondot fordítottunk a szociális ellátásra, a munkakörülmények javítására is — jegyzi meg az igazgató. — Korszerű étkezdénk, konyhánk, fogorvosi rendelőnk, oktatóteremünk és tanműhelyünk van. A közelmúltban a városi tanács vizsgálta az üzem szociális helyzetét, és azt kifogástalannak találta, ezért elismerését fejezte ki.

A KÖZÖSSÉGÉRT

Kelemen Árpád igazgató aktív közéleti ember is. Naponta tíz-tizenkét órát dolgozik. Tagja a városi pártbizottság oktatási bizottságának, elnöke a Hazafias Népfront városi politikai bizottságának és a Közlekedés Tudományi Egyesület városi csoportjának. Több kollektív műszaki pályázat győztese. 1979-ben, a szakdolgozatok országos pályázatán különdíjat kapott. Két kollégájával együtt kidolgozott találmányát — a daru túlterhelésgátló szerkezetet — 1974-ben, a moszkvai kiállításon komszomol dicsérő oklevéllel ismerték el. Az elmúlt napokban sokan gratuláltak az Eötvös-díjas igazgatónak, aki tekintélyét az üzemben tudással, emberséggel vívta ki.

Kaszala Sándor

Interfrigo-konferencia Budapesten

Április 21-én a budapesti Olimpia Szállóban megkezdődött a Hűtöttáru Szállítmányok Nemzetközi Vasúti Társaságban (Interfrigo) részt vevő délkelet-európai vasutak kétnapos forgalmi konferenciája. A konferencián egyebek között üzemi és forgalomszervezési kérdéseket vitattak meg; arról tárgyaltak, hogyan lehetne hatékonyabban kihasználni a nemzetközi expressz tehervonatokat, s miképpen lehetne rövidíteni a hűtőkocsik fordulóidejét. A konferenciának fontos a szerepe a délkelet-európai országok hűtött és mélyhűtött termékeinek nemzetközi vasúti szállításában.

A házigazda, a MÁV Vezérigazgatóság nevében Urbán Sándor vezérigazgató-helyettes üdvözölte a tanácskozás résztvevőit.

(Laczkó Ildikó felv.)

A jövő szakemberei

Miskolcon rendezték meg a vasúti járműszerelő tanulók versenyét

Az idén április 7—9-ig Miskolcon rendezték meg a dízelmozdonyszerelő és a vasúti járműszerelő szakmunkástanulók versenyét.

Lovas József, a dízel-mozdonyszerelő tanulók versenybizottságának elnöke elmondotta, hogy a 17 harmadéves tanuló, tíz ipari szakközépiskolából került ki, az elődöntőkön elért eredmények alapján. A gyerekek három meglehetősen összetett feladatot kaptak, melyet általában szépen megoldottak. Azt tapasztaltuk, hogy ezúttal a korábbi éveknél jobban felkészült gyerekek versenyeztek.

Deme Mihály, a vasúti járműszerelők versenybizottságának elnöke így vélekedett: a versenyre 350 fiatal közül az elődöntőkön válogattuk ki a tanulókat. A legjobb 18 fiatal 13 szolgálati helyről, illetve szakmunkástanuló-intézetből került ki.

A dízel-mozdonyszerelő szakmában első lett *Nagy Róbert* (Szolnok), 2. *Szlépka József* (Budapest), 3. *Nagy István* (Székesfehérvár), 4. *Lippai Sándor* (Budapest).

A vasúti járműszerelő szakmában első lett *Barna László* (Szombathely), 2. *Olajos György* (Miskolc), 3. *Molnár István* (Budapest), 4. *Tóth Tamás* (Miskolc).

Mindkét szakma első három helyezettje a Művelődési Minisztérium díját kapta, melyet április 28-án vehettek át a minisztériumban. Ezen kívül az első négy, illetve öt versenyző, pénzjutalomban részesült és az eredményhirdetés után szakmunkásvizsgát tehetett. Valamennyi résztvevő emléklapot és ajándékot kapott.

Az eredményhirdetés végén *Hernádi István* vasútigazgató meleg szavakkal méltatta a verseny jelentőségét.

Kisvárdai János

Negyvenkét év után

A szolgálat véget ért

Veszprém, a Közép-Dunántúl jelentős ipari, kereskedelmi és közigazgatási központja. Patinás régi utcáival ötvöződik, korszerű új városképe, melyben lényegében megmaradt a sajátságos történelmi múlt. Nehézvegyipari Egyeteme, Kutató Intézetei, kulturális központjai, idegenforgalmi vonzása miatt egyik leglátogatottabb magyar város.

Megújulásával lépést tartott-e a vasút — kérdezhetnénk? A válasz: *igen!* Az állomás vágánybővítésénél is többet jelentett, hogy üzemfőnökségi székhely lett.

A pihenés évei következnek

A veszprémi körzeti üzemfőnökség a szombathelyi vasútigazgatóság legnagyobb teljesítményeinek a hordozója. *Évi szállítási terve 3 millió 200 ezer tonna.* Ez a szám is érzékletesen tükrözi szerepét és jelentőségét. S hogy a veszprémiek eredményesen dolgoznak, mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy 1978-ban és 1980-ban Kiváló Üzemfőnökség címet, 1982-ben vezérigazgatói elismerést kaptak. Mint állomás, és vonalfőnökség: *11 alkalommal volt, jórészt egymást követően, az Élüzem cím tulajdonosa.*

Ma olyan ipari centrumokat látnak el a vasúti szállítás szolgáltatásával mint *Inota, Várpalota, Pét, Veszprém, Zirc, Dudar, Fűzfő-gyártelep, Peremarton.* A bányászat, a villamosenergia-termelés, a műtrágyagyártás, a házgyári termékek, a megyei kereskedelmi elosztóhálózat szállítási igényeinek kielégítése. Ebben a térségben mindig értéke volt a kocsiknak, azok kihasználásának, a tolatásnak, a vonatok terhelésének, a vonatközlekedési tervnek és természetesen a menetrendszerű közlekedésnek.

Bernáth József főfelügyelő, üzemfőnök, aki a napokban hagyta el „parancsnoki" posztját, hogy megérdemelt pihenőjét megkezdje, hosszú éveken át irányította a veszprémi vasutasok munkáját. Olyan vezető volt, akinek a munkája egybeforrott területe szállítási feladataival, s aki vasúti teljesítményekben élt, gondolkodott és mért.

Vajon milyen volt az indíttatása annak, aki maga is anynyi fiatalt indított el életpályáján?

— *Apám pályaőr volt. Én 1940-ben lettem pályamunkás. Később, amikor már üzemi segédíjas lettem „beérkezettnek" éreztem magam.* Tüskeváron emeltem először magasba a vonatindító tárcsát. Ezután Szentgálon teljesítettem szolgálatot, majd Várpalota következett. Várpalota, amely az ötvenes évek elején nagy forgalmú állomás volt — mondja —, ki kellett szolgálni a bányákat, a Péti Nitrogén Műveket, a Csór-Nádasladányi tőzegbányát, miközben egyre áradt az építőanyag a városalapításhoz. Ma 30 ezer lakosával a megye ipari centruma.

Örökös változásban

— *1950-ben elvégeztem a tisztképzőt* — folytatta. — Előbb politikai tiszt, később Várpalotán oktatótiszt voltam. Ezt követően 1 évig Veszprémben állomásfőnök, majd vonalfőnök. S amikor a körzeti üzemfőnökség megalakult, engem neveztek ki vezetőnek.

A pályamunkásságtól az üzemfőnökségig vezető utat jól lehet mások is megjárták. De az életvitel, a pálya alakulása személyenként eltérő. A környezet hatásai nem választhatók el az egyén fejlődésétől. Bernáth József ebben a dinamikus fejlődésben, örökös változásban ért fel a csúcsra.

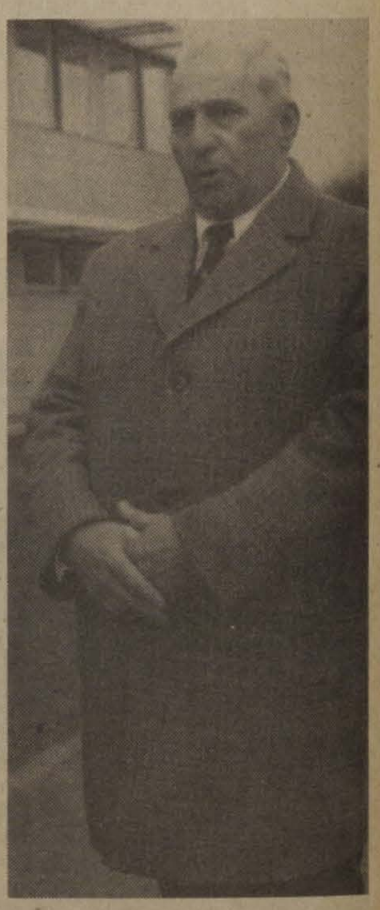
— *Nagyapám még építette a vonalat, apám naponta bejárta. Jó magam 42 éven keresztül szerveztem és irányítottam az üzemvitelt.* Asszony leányaim a vasútnál és az Utasellátónál dolgoznak. Feleségem személypénztáros volt.

Bernáth József meggyőzően vall munkájáról:

Maradandó emlékek

— *Ott kellett lenni szüntelenül az emberek között. Rossz időben is gyakran ott álltam a lirán és néztem a kocsirendezőket, a tolatócsapatot, miként birkóznak meg az évről évre növekvő feladatokkal.* Igyekeztem megadni a tisztességet mindenkinek. Magam is úgy érzem, hogy megkaptam. A keményebb hang sem választott el soha másoktól. Ellenkezőleg, az őszinteség kötött összse munkatársaimmal, beosztottaimmal.

A társadalmi munkát a szolgálat elválaszthatatlan részének tekintette. Hosszú éveken át volt alapszervezeti párttitkár, Veszprémben csomóponti csúcstitkár. Életét, munkáját, politikai állásfoglalását e szép kettősség és teljesség jellemezte. Haza szolgálatáért kitüntetés, Veszprém megyéért emlékérem, tíznél többszörös Kiváló dolgozó kitüntetés, a Kiváló Vasutas elismerés életpályája szignói. Munkájának maradandó emlékei.



A napokban egy ízig-vérig vasutas számára ért véget a szolgálat és a „sétállással" kezdetét veszi a megérdemelt pihenés időszaka.

— Nem hiányzik majd a vasút?

— *Egy ideig biztosan hiányozni fog. Viszont több idő jut a családra, az unokára. Feleségem is nyugdíjas már.* S mivel az egészségem megkopott, az orvosok sok szabadban való tartózkodást, pihenést ajánlanak. Erre jó alkalom lesz a vadászat, aminek eddig a szolgálat, a vezetői beosztással járó elfoglaltság gyakran határt szabott.

Szabó Béla

A vasút tulajdonára senki sem vigyáz?

Szolnokon, a vontatási fiókműhely területén több tonnányi vashulladék volt összegyűlve. Néhány alkalommal meggyőződhettem róla, hogy illetéktelenek, nem a vasúthoz tartozó személyek mázsa számra dézsmálják a MÁV tulajdonát.

Április 7-én is ilyen illegális szállításnak lehettem a szemtanúja. Alkonyatkor három férfi a műhely területéről, a vágányokon keresztül, kézben hordta át a használt féktuskót, ütközőtokot és más hulladékot és rakta fel egy szamárfogatos kocsira. Nem mertem tőlük megkérdezni, hogy kinek az engedélyével rakodnak (hiszen hárman voltak). Bizonyára a MÉH-en keresztül tudják értékesíteni és jelentős jövedelemhez jutnak, még ha hulladék vasról van is szó.

Lehet, hogy egy ilyen nagy vállalatnál, mint a MÁV, nincs jelentősége néhány mázsa vashulladéknak, de azért mégis felvetődik a kérdés: a vasút tulajdonára senki sem vigyáz! Nincs a vontatásnál olyan személy, aki észre venné, hogy illetéktelenek dézsmálják a vashulladékot?

Ha már a vasútnak nincs szüksége a hulladék vasra, akkor miért nem a szocialista brigádok gyűjtik össze, illetve értékesítik és az érte járó pénzt szociális intézmények támogatására, a rokkantak, a gyermekintézmények megsegítésére fordíthatnák.

Földi József
Szolnok

A MÁV KIVÁLÓ BRIGÁDJA

Nincs tető a fejük fölött...

— Évek óta a törzsgárda legjobbjaiként tarthatjuk számon a mi Kossuth brigádunkat — fogadott Bátaszéken *Toklászka István*, a 2-es számú főpályamesteri szakasz vezetője. *— Valamennyien elsőrangú munkások, akik értik a dolgukat. A múlt évben is jó kezdeményezőkészséggel, tevékenyen vettek részt minden jelentős munkában. Méltán nyerték el a MÁV Kiváló Brigádja kitüntetést...*

Munkában a Kossuth brigád
(A szerző felvétele)

Tizennyolc tagja van a szekszárdi pályafenntartási főnökség *Kossuth Lajos* szocialista brigádjának. Tizenkét betanított munkás, öt szakmunkás és egy technikus található közöttük. Többségük idősebb pályamunkás, de van három fiatal és egy nő is a brigádban.

A főpályamestertől tudjuk, hogy nagy területen lát el rendkívül fontos fenntartási feladatokat ez a viszonylag kis létszámú, de a gépekkel nagyon ügyesen bánó kollektíva. *Bátaszéktől Dombóvár állomásig terjedően 58,7 vonalkilométer tartozik hozzájuk*, de gondját viselik még 19,1 kilométer állomási vágánynak és 6,5 kilométer iparvágánynak. S mindehhez már csak „ráadás" a 92 kitérőcsoport és a Hidas–Bonyhád—Bonyhád-vonal 3,5 kilométere.

A Kossuth szocialista brigád 1965-ben nyerte el az első oklevelet. Sok víz lefolyt azóta a Dunán, de ők valamennyi vállalásukat rendre teljesítik. Így azután folyamatosan, 17 esztendő óta jogosultak a szocialista brigád cím és a különböző kitüntetési fokozatok viselésére.

— Az első aranykoszorús jelvényünket 1975-ben kaptuk — mondotta *Szabados János* előmunkás, aki másfél évtizede vezetője a Kossuth brigádnak. — Munkánk minőségét sohasem mi ítéltük meg, hanem mindig a vágánymérő műszerek. Ezeket pedig csak egy módon lehet „befolyásolni": *kifogástalan minőségű pályafenntartási munkával.*

— Melyik munkájára a legbüszkébb a brigád? — kérdeztük.

— Mi csak tesszük a dolgunkat — felelte —, s nem szokásunk, hogy dicsekedjünk az elért eredményekkel. De ha a jelentősebb, nehezebb munkákra gondol, abból bőven jutott nekünk. Amikor például befejezték itt a vonal átépítését, kimaradt abból a mőcsényi alagúton átvezető vágány és a Bátaszék állomás mellékvágányainak átépítésére sem futotta a vasútépítők erejéből. Ezeket a munkálatokat később a mi brigádunk végezte el, hogy a korszerű vonóerő jobban bevonható legyen a szállítási feladatok teljesítésébe. *Bátaszék állomáson nemcsak a vágányokat tettük alkalmassá a húsz tonna tengelynyomásra, de ugyanitt 21 csoportkitérőt is lecseréltünk és több váltóban cseréltünk alkatrészeket.*

— Munkaterületük jelentős része most már hézag nélküli pálya. Hogyan győzik ennek karbantartását?

— Nem könnyű feladat ez, mert ha forró a nyár, akkor „lélegeztetni" kell a hézagnélküli felépítményt. Ezt csak éjszakai műszakban lehet elvégezni. A sínek csak ilyenkor, hajnalra érik el a 20-22 fokos, semleges hőmérsékletet. Ha ez a hőfok megvan, akkor 400 méterenként szétnyitjuk a síneket és kivágjuk belőlük a megnyúlt részeket. Brigádunk kiváló hegesztője, *id. Szőts Béla* azután gyorsan eltünteti a vágás nyomait...

— Mióta került közelebbi kapcsolatba a vasúttal? — kérdeztük a brigádvezetőt.

— *Van már vagy 34 éve annak, hogy pályamunkás lettem* — válaszolta *Szabados János*. — Számomra ez már akkor sem volt ismeretlen feladat, hiszen az édesapám is pályamunkás volt, de még az anyai nagyapám is...

Fáth József előmunkás, főbizalmi is a Kossuth szocialista brigád tagja. Régi, tapasztalt pályafenntartó.

— Elég idős dolgozók alkotják ezt a brigádot, de azért a legnehezebb feladattal is megbirkózunk. Nagyon kellene azért ide már az utánpótlás. Fiatal azonban kevés jön, mert nem szívesen vállalják a szabadban végzendő munkát. Mert való igaz, erősen ki vagyunk téve az időjárás viszontagságainak. Tegnap is, hogy mást ne mondjak, zuhogó esőben kellett kiraknunk egy vagon sínt. *Az esőköpenyünk meg csak a nevében védőruha. Elég tisztességesen átáztunk, amire befejeztük a munkát...* Nincs tető a fejünk fölött — állapította meg a főbizalmi, majd hozzátette: — esőköpenyünk azért jobb is lehetne.

L. J.

A KPM pályázati felhívása

Energiatakarékosság a közlekedésben

A Közlekedés és Postaügyi Minisztérium országos pályázatot hirdet *Közlekedési energiatakarékossági javaslatok kidolgozására.*

A pályázat célja a közlekedési energiagazdálkodási tartalékok feltárása, újabb energiamegtakarítási javaslatok kidolgozása, a népgazdasági szintű energiagazdálkodási *„Akcióprogram"* és annak gyorsítására hozott határozatok közlekedési feladatainak hatékonyabb megvalósítása.

A pályaművek díjazása

A pályázat a következő ágazatokra vonatkozik: *vasúti, közúti, városi, vízi, légi közlekedés, közlekedésépítés és fenntartás, hírközlés és postaszolgálat.*

A bíráló bizottság a díjak összegét az alábbiak szerint határozhatja meg: *Két I. díj 25 ezer Ft, két II. díj 15 ezer Ft, és két III. díj 10 ezer Ft.* A díjakra előirányzott 100 ezer Ft mellett a hasznosításra érdemesnek ítélt pályázatok jutalmazására *összesen 100 ezer Ft áll rendelkezésre.* A pályázatok jutalmazására egyenként minimálisan 2 ezer Ft, maximálisan 8 ezer Ft fizethető. Amennyiben a díjak valamelyike arra érdemes pályamű hiányában nem ítélhető oda, úgy annak összege a pályázatok jutalmazására felhasználható.

A pályázaton bárki, vagy bármely csoport több pályaművel is részt vehet, de mindegyik pályaművet önálló pályázatként kell benyújtani. A pályázatokat titkosan kell beküldeni, azt bármely jellel, aláírással ellátni nem szabad. Nem tartalmazhat olyan utalást sem, melyről a szerző személyére következtetni lehet. *A pályázatokat a Közlekedési Múzeum (Budapest, XIV. Városliget krt. 11, 1426 Bp. Pf. 37.) portáján átvehető borítékok (nagy és kis boríték) felhasználásával kell benyújtani.* A pályázó nevét, pontos címét, telefonszámát és személyi igazolványának számát a kis borítékban úgy kell elhelyezni, hogy azok a boríték felbontásáig ne legyenek megállapíthatók. A kis borítékot lezárva kell a pályázat nagy borítékjában elhelyezni. Címzéssel vagy egyéb jelzéssel ellátni nem szabad.

A pályázatokat kizárólag postán lehet beküldeni. Egy küldeményben csak egy pályázat helyezhető el, két példányban. A pályázatok beküldési határideje: *1982. június 30. 24 óra.* A beküldés idejét a postabélyegző kelte igazolja.

A bíráló bizottság a pályázat eredményét előreláthatóan 1982. szeptember 15-ig hirdeti ki. A kihirdetés helyéről és idejéről a pályázatok szerzőit írásban értesítik.

A díjazott és jutalomban részesített pályaművek a kiíró hatóság tulajdonába mennek át, a bennük levő javaslatokat a későbbiekben bármikor, ellenszolgáltatás nélkül felhasználhatják.

A pályázók figyelmébe

A pályaműveket az alábbiak figyelembevételével kell elkészíteni:

— *Energiatakarékosságot eredményező szervezési intézkedési javaslatok.* Műszaki-gazdasági vizsgálat szintjén kell elemezni a jelenlegi helyzetet, ismertetni a szervezési intézkedési javaslatokat és a bevezetésük eredményeként elérhető energiamegtakarítás kalkulációját.

— *Energiaracionalizálási beruházási javaslatok.* Ezek kidolgozása során a tartalmi követelmény szempontjából irányadó a *Pénzügyi Közlöny* 1980. évi december 17-i (21. sz.) számában megjelent „Energiamegtakarítást eredményező beruházások megvalósítása" tárgyú felhívása.

— A pályázat tárgya lehet, *valamely vállalatnál bevált szervezési intézkedés* vagy energiaracionalizálási beruházás ágazati szintű (népgazdasági szintű) elterjesztése feltételrendszerének, az elérhető energiamegtakarítás bemutatásának kimunkálása is. Részletesen ki kell dolgozni a bevezetés feltételrendszerét (államigazgatási intézkedések, ipari háttér biztosítása stb.).

— *A bíráló bizottság jutalomban részesíthet* olyan műszaki-gazdasági vizsgálatot, amely széles körben ismert ötlet a gyakorlatban való hasznosításának bemutatását tartalmazza. Ez esetben a bevezetés, illetve elterjesztés és az elérhető energiamegtakarítás mértékét részletesen be kell mutatni. Az innovációs ciklus gyorsítása, elősegítése céljából javasolt intézkedéseket részletesen ki kell dolgozni.

— Népgazdasági szintű, gazdaságpolitikai döntést a jelenlegi gazdasági szabályozórendszer módosítását igénylő javaslatok, a pályázat keretében nem értékelhetők.

— Nem célja a pályázatnak (így nem értékelhető) azon javaslatok kidolgoztatása, melyek alapvetően a közlekedés ipari hátterének fejlesztésére vonatkoznak. A pályázatot a minisztérium írja ki, ennek megfelelően a karbantartás és fenntartás mélységéig értékelhetők a javaslatok.

— A népgazdasági tervben vagy az energiagazdálkodási kormányprogramban, annak gyorsítására és kiegészítésére hozott határozatokban szereplő feladat megoldására vonatkozó javaslat csak akkor értékelhető, ha az a meghatározott feladat meg nem oldott részére tartalmaz konkrét megoldást vagy megvalósítható új eljárást.

— A pályázat tárgya nem lehet minisztériumi főosztályok és vállalatok (trösztök) megrendelése alapján végzett kutatómunka eredménye. Ugyanakkor a bevezetett eredmény széles körű elterjesztésére vonatkozó javaslat benyújtható.

— Az ipari háttér fejlesztésére vonatkozó javaslatok nem értékelhetők a pályázat keretében (közlekedési eszközök módosítása, új berendezések). Miként az üzemi kísérletet igénylő javaslatok (mintadarab legyártás, ellenőrző mérések stb.) elbírálására nincs mód.

Írógéppel, két példányban

Egyes javaslatok kapcsán, melyek a két és fél hónapos bírálati időszakban nem lesznek értékelhetők, a bíráló bizottság javaslatot tesz az érintett minisztériumi főosztályok és vállalatok részére, hogy a javaslatot vizsgálják meg és bevezetése esetén gondoskodjanak a pályázók díjazásáról, jutalmazásáról.

A pályázatot gépírással, oldalszámozva 2 példányban kell beküldeni. A szövegben kézírásos javítás nem lehet. Részszámításokat és táblázatokat, rajzokat mellékletként kell csatolni.

SELEJTBŐL ÚJAT

A pécsi körzeti üzemfőnökség megsokszorozódott gépkocsiparkja megkönnyítette az üzemvitelt, de ugyanakkor megoldhatatlannak tűnő gondot is okozott. Pécsett csupán egy kisméretű gépkarbantartó műhely van. Javításra Dombóvárra küldték, tárolni pedig csak a szabad ég alatt tudták a járműveket. A nagyobb feladatok elvégzésére ez a szűk kis műhely már szóba se jöhetett. Új javítóműhely építésére nem volt fedezet. Az évek óta tartó gondokon azonban a lelemény és a szocialista brigádok összefogása enyhített.

A bonyhádi vasútállomás mellett levő telep évek óta leselejtezetten áll. Egykor a vasúti pályafelújítást végző katonák tábora volt. *A barak- és téglaépületek elegendő bontási anyagot kínáltak egy új gépkarbantartó műhely és gépjárműjavító bázis létesítéséhez.*

A meghirdetett társadalmi munka szervezése a vontatási üzemegységnél megértésre talált. Egy szombat reggel buszok és teherautók szállították a nyolc szocialista brigád népes csapatát és a technikai felszerelést Pécsről Bonyhádra. Az elgazdodosodott területen *Kvell János* brigádvezető irányítása és ellenőrzése mellett kezdődött a bontás.

Délig mindhárom épületet lebontották. Ebéd után kezdődött a bontott anyag vasúti kocsikba rakása, illetve a kézierőnek ellenálló fürdőház légkalapáccsal való bontása, melyhez a tolatómozdony szolgáltatta az energiát. Sokszor fordultak a párok a cserép-, üveg- és faanyaggal, hullámzott a téglalánc az adogatók kezén. Legöngyölték a tábort körülvevő drótkerítést is. A bontásból származó építőanyag öt nyitott teherkocsit töltött meg. *Ezen a napsütéses, tavaszi kiránduláson a 105 résztvevő 840 óra alatt 21 ezer forint értékű munkát végzett.*

A 460 négyzetméter alapterületűre tervezett, diagnosztikai berendezések elhelyezésére, karbantartásra és a javítások elvégzésére szánt létesítményt még a tél beállta előtt szeretnék felépíteni. Helyet kap majd benne az új targoncatároló, a hegesztőműhely, a festőműhely, a savas és lúgos akkumulátortöltő, a raktár és természetesen a tágas szerelőcsarnok. Itt lehetőség nyílik a munkák gyorsabb elvégzésére, magasabb szintű javításokra, amit eddig a dombóvári építési főnökség, illetve az AFIT végzett.

Kitüntették a celldömölki vasútüzemi KISZ-bizottságot

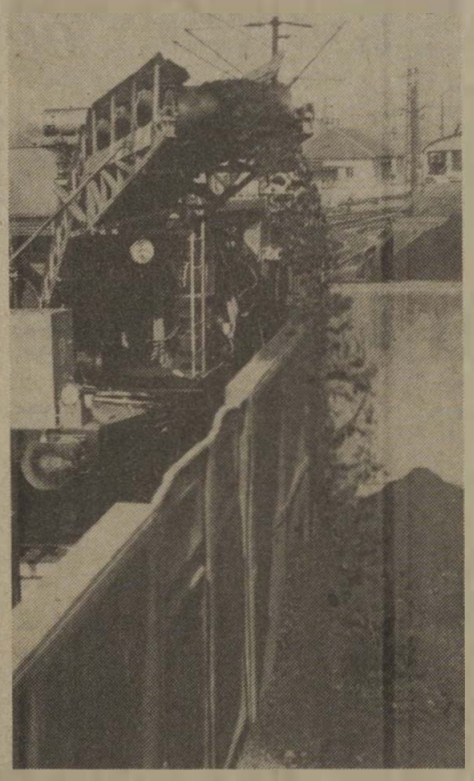
Celldömölkön, március 24-én, a forradalmi ifjúsági napok jelentős eseménye volt a vasútüzemi KISZ-bizottság küldöttgyűlése, melyen ott volt az a tizenöt vasutas is, akik egykoron cselekvő részesei voltak a KISZ zászlóbontásának.

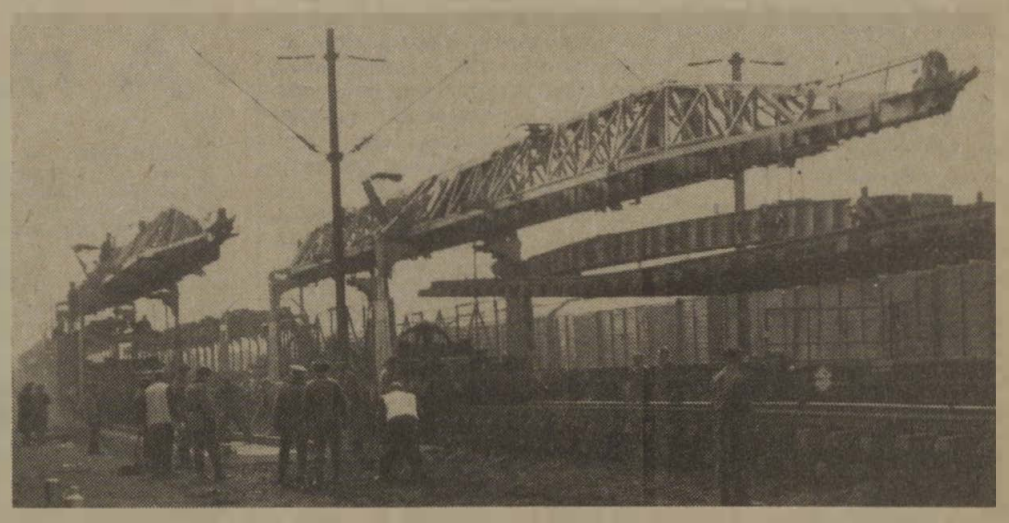
A küldöttgyűlésen a városi KISZ-bizottság munkatársa átadta a *KISZ Központi Bizottság Dicsérő Oklevelét* Kustos Jánosnak, a vasútüzemi KISZ-bizottság titkárának. A fiatalok közül ugyanebben a kitüntetésben részesült *Viczmándi József, Nagy István* pedig az Aranykoszorús KISZ-jelvényt vehette át.

A küldöttgyűlés után az alapító KISZ-esek baráti beszélgetést folytattak a fiatalokkal.

Új típusú vágányfékeket kap Ferencváros

Budapest—Ferencváros Keleti rendezőjében az angol gyártmányú DOWTY típusú, dugattyús vágányfékek felszerelése céljából. A gurító vágányokat teljesen át kellett építeni. A pályaépítők mintegy 3,5 kilométer hosszon teljes ágyazat- és vágánycserét és egy csoport kitérőcserét hajtottak végre március elejétől április közepéig.
Óvári Árpád képriportja





MIT KELL TUDNI *a gyermekgondozási segélyről*

A másfél évtizede bevezetett gyermekgondozási segély a gyermekeket vállaló családok, édesanyák intézményes támogatásának rendkívül jelentős vívmánya. Ez a világon szinte egyedülálló intézményrendszer biztosította a dolgozó nők számára annak lehetőségét, hogy a gyermek egészséges fejlődése szempontjából legfontosabb első három évet, azzal együtt tölthesse el. Bevezetése óta a vasutas-szakszervezethez tartozó vállalatok, intézmények területéről 50 322 édesanya — a jogosultak nagy része — vette igénybe.

A kedvező tapasztalatok mellett felmerültek olyan kérdések is, amelyek egyre jobban sürgették a gyermekgondozási segélyrendszer felülvizsgálatát és korszerűsítését.

Kedvezőbbek a feltételek

Az utóbbi esztendőkben a gyermekgondozási segély igénybevétele csökkenő tendenciát mutat. Növekedett azoknak a száma is, akik három évnél korábban tértek vissza munkahelyükre. Az okok alapvetően a fiatal családok anyagi helyzetére vezethetők vissza. A gyes összege nem jelentéktelen támogatás, de lényegesen kevesebb a családi jövedelem annál, mint amikor mindketten aktívan dolgoznak. Mégsem lehet azonban csak erre szűkíteni a csökkenő tendenciák okait, hanem az is hozzájárult, hogy a munkához szokott kisgyermekes édesanya tart attól, hogy elmarad a felgyorsuló szakmai fejlődéstől, s így csökken az előmeneteli esélye.

Ezt az áttekintést és korszerűsítést hajtotta végre a terveknek megfelelően a kormány, s hozta meg új rendelkezését a gyermekgondozási segélyről, *melynek alapvető célja a munka és a gyermeknevelés egyidejű vállalására ösztönözni.* Ennek megfelelően kedvezőbbé váltak a gyermekgondozási segély igénybevételének feltételei, kiterjesztették a jogosultságot olyan társadalmi csoportokra, akik eddig kívül maradtak a jogosultak körén, külön gondot fordít a tartósan beteg és fogyatékos gyermekekre, s bizonyos visszamenőleges hatály is megállapításra került.

Az új rendelkezések szerint a gyermekgondozási segély megállapításához *a korábbinál rövidebb időtartamú előzetes munkaviszony szükséges.* Eddig a gyermek születését közvetlen megelőző másfél éven belül 12 hónapi, legalább napi határás munkaviszonyra volt szükség. Ez május 1-től a gyermek születését közvetlen megelőző *két éven belüli kilenc hónapos (270 napi), napi 4 órás munkaviszonyra módosul.*

A jövőben a gyermekgondozási segélyt a biztosított bedolgozónak, a mezőgazdasági szövetkezeti tagoknak, a közös munkában megállapodás alapján részt vevő családtagjai is megkaphatják.

Az apa is igénybeveheti

A gyermekgondozási segély megilleti azt is, aki bármely iskola, felsőoktatási intézmény nappali tagozatán befejezi tanulmányait és 90 napon belül munkaviszonyt, bedolgozói jogviszonyt, szövetkezeti tagsági viszonyt létesít. Ilyen esetekben a jogsultsághoz előzetes munkaviszony nem szükséges.

A segélyre jogosultságot kiterjeszti az új szabály *az egyedülálló — nőtlen, özvegy, elvált, házastársától külön élő stb. — apára,* aki az anyával azonos feltételekkel veheti azt igénybe.

A segélyt a gyermek egyéves korának betöltése után *az anya helyett, együttes kérelemre, a vele közös háztartásban élő apa is igénybe veheti, ha a jogszabályban előírt feltételeknek mindketten megfelelnek.* Ennek a rendelkezésnek a jelentősége az, hogy a kicsi gyermek számára egy éves korig nélkülözhetetlen édesanya közelségét, gondozását biztosítja, s egy év után választhat a család; melyik házastársnak előnyösebb élni a segély adta lehetőségekkel.

A gyermekgondozási segély ezután is *a gyermek 3 éves korának eléréséig jár. Új azonban az, hogy a gyermek 6 éves koráig is járhat a segély, ha az tartósan beteg, vagy súlyosan fogyatékos.* Ez utóbbinál az új rendelkezés támogatást nyújt ahhoz, hogy a beteg gyermek nevelése, gondozása családi keretek között legyen megoldható.

Továbbra is megilleti gyermekgondozási segély a jogosultat az örökbefogadott, a mostoha és a nevelt gyermek után, ha a jogszabályi feltételek az örökbefogadáskor, illetőleg a gyermekek gondozásba vételekor fennállnak.

A gyermekgondozási segélyre jogosultság *illetmény nélküli szabadság feltétele nem változott.* Nem változott az sem, hogy illetmény nélküli szabadságát a jogosult különböző okokból megszakíthatja. Ez lehet a segélyben részesülő vagy házastársa betegsége, tartós akadályoztatása, munkába állás vagy munkaviszony létesítése. (Ez utóbbi okból megszakításra egy naptári évben egyszer kerülhet sor.)

A segély összege nem változott

Régen felmerült, jogos igényt elégít ki az új szabály azzal, hogy a gyermek másfél éves kora után a gyermekgondozási segélyben részesülő, *a segély teljes összegének folyósítása mellett, munkát vállalhat.* E munkavállalásnak egyetlen korlátja, hogy a munkaidő havi átlagban nem haladhatja meg a napi 4 órát. Nem jár a jövőben sem gyermekgondozási segély az után a gyermek után, akit intézményben (bölcsődében, óvodában stb.) helyeztek el.

A gyermekgondozási segély összege nem változott. A segélyt változatlanul a munkáltató, illetve ha az igénylő a megállapítás időpontjában a gyermekgondozási segélyre jogot adó jogviszonyban már nem áll, az utolsó munkáltató bírálja el, s az továbbra is a társadalombiztosítási ügyintézők útján kerül folyósításra.

Nem változtak a szabályok abban sem, *hogy nem folyósítható a gyermekgondozási segély arra az időtartamra, amelyre a gyermekgondozási segélyben részesülő munkabért, munkadíjat kap, vagy más keresőfoglalkozásból származó jövedelme van.* Nem lehet azonban munkabérként, munkadíjként figyelembe venni azt a keresetet, juttatást stb.-t, melyek a gyermekgondozási segély folyósítását nem korlátozzák (napi 4 óra, gondozási díj, év végi részesedés, jutalom).

Ha a gyermekgondozási segélyben részesülő üzemi baleset, foglalkozási betegség alapján táppénzre válik jogosulttá, *választhat a baleseti táppénz és gyermekgondozási segély között.* Ha a baleseti táppénzt választja, baleseti táppénz folyósítása idejére a gyermekgondozási segély nem jár. Nem folyósítható a gyermekgondozási segély arra az időre sem, amelyre táppénzt, terhességi-gyermekágyi segélyt folyósítanak.

Lehet választani

Új rendelkezés viszont az, ha a gyermekgondozási segélyben részesülő a foglalkoztatásra előírt feltételeknek megfelelően végez munkát, és a jogviszonyban válik tartósan keresőképtelenné, e jogviszony alapján választása szerint gyermekgondozási segélyt vagy táppénzt kell folyósítani. *A táppénz megállapításánál a táppénzre vonatkozó általános rendelkezéseket kell alkalmazni.* Ha azonban a táppénz a gyermekgondozási segély folyósítása alatt történő olyan jogviszony alapján járt, amely a gyermekgondozási segélyt nem korlátozza, akkor ez esetben a táppénzt a nyugdíjasok táppénzére vonatkozó rendelkezések megfelelő alkalmazásával kell megállapítani.

Nem változtattak az új szabályok azon a kedvező választási lehetőségen sem, mely a gyermekgondozási segélybe részesülőt a segély folyósítása alatti szülés esetén megilleti. *Eszerint továbbra is választhat a terhességi gyermekágyi segély és a gyermekgondozási segély között.*

Az új szabályok feltétlen előrehaladást, előrelépést jelentenek, ha nem is hoztak minden vonatkozásban végleges megoldást. Most erre voltak meg a lehetőségek.

Dr. Bordi István

Első helyezett komplexbrigádok

A budapesti igazgatóságon április 22-én értékelték a MÁV-Volán komplexbrigádverseny elmúlt évi eredményeit. A versenyben 14 komplexbrigád ötszázhetven tagja vett részt, négy kategóriában.

Az első csoportban *Budapest—Angyalföld*, a másodikban *Székesfehérvár*, a harmadikban *Szécsény*, a negyedikben pedig *Mór* állomás komplexbrigádja került az első helyre.

Az első helyezést elért brigádok tagjai (mind a négy kategóriában) pénzjutalmat kapnak, amelyet májusban adnak át a főnökségek vezetői.

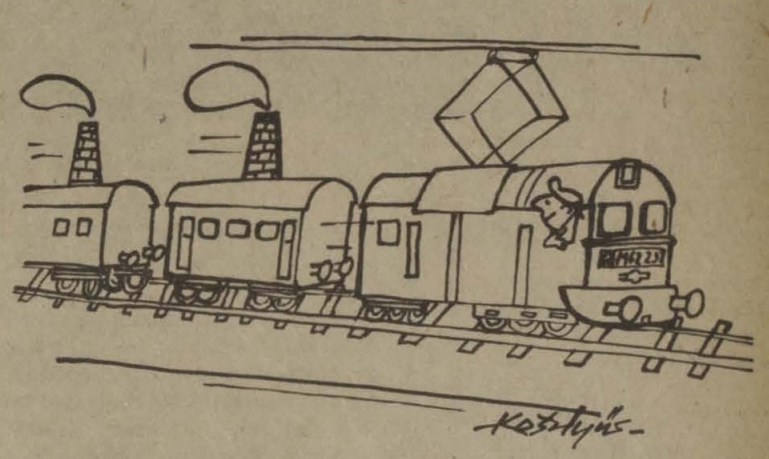
S. R.

— Vezetőségválasztás. A székesfehérvári körzeti üzemfőnökség Vöröskereszt-alapszervezete taggyűlést tartott, amelyen Homoláné Nagy Irén titkár számolt be a szervezet tevékenységéről, eredményeiről. Utána megválasztották a szervezet vezetőségét, amelynek elnöke dr. Nagy Erzsébet üzemorvos, titkára pedig Homoláné Nagy Irén lett.

FÜSTÖLGÉS

Egyre több távolsági személyvonaton tapasztalni, hogy nincs dohányzó kocsi, vagy fülke — írja levelében *Farkas Sándor* utazó mozdonyfelvigyázó. Amióta a MÁV bevezette a dohányzáskorlátozást a kis távolságon közlekedő szerelvényeken, sokat panaszkodnak az utasok és a jegyvizsgálók. Nem a tiszta levegő miatt, hanem azért, mert a kiszerelt hamutartóval közlekedő kocsikat hosszabb távon futó szerelvényekbe is besorolják. *Gyakran előfordul, hogy a 3-4 órás menettartamú, nyolc kocsiból álló személyvonatokon egyetlen dohányzó kocsi sincs.*

Mit tehetnek ilyenkor az utasok? Mindenütt dohányoznak és eldobálják a csikkeket. A jegyvizsgálók is tehetetlenek, hiszen nincs kijelölt dohányzó és nem dohányzó szakasz, ezért senkit sem lehet felelősségre vonni a füstölgés miatt. *Legfeljebb csak füstölögni lehet és bosszankodni azért, hogy egy jó szándékú intézkedés a visszájára fordult.* Az előírásokat ugyanis csak akkor lehet betartatni, ha azok feltételeit is biztosítja a MÁV



Nem dohányzó kocsik, avagy mindent az utasokért
(Kesztyüs Ferenc rajza)

Jól van ez így?!

Selyp állomáson több jól bevált szokást, gyakorlatot változtattak meg, amely sok bosszúságot, kellemetlenséget okoz a dolgozóknak — panaszolja szerkesztőségünknek írt levelébn Könczöl Lajos főellenőr.

Régebben az illetményruhát helyben lehetett átvenni az anyagostól. Mindez néhány perces, bürokráciától mentes elfoglaltságot jelentett. Ezt a „kényelmet" azonban megirigyelték az illetékesek. Hoztak egy rendelkezést, miszerint minden dolgozónak Hatvan állomásra kell utaznia ruhaügyben. Ott azonban csak a kiváltásra jogosító utalványt kapja meg. Ha ez a zsebben van, lehet ismét vonatra szállni. Irány Salgótarján! Az utalványra ott adnak ruhát. Ha éppen van megfelelő méret. Ha nincs, egy másik alkalommal kezdődik minden előlről. Szabadnap, vagy szabadság árán!

Egy nyakkendőért is meg kell tenni a 120 kilométeres utat. Senki sem érti az állomáson, hogy erre az időt rabló, gazdaságtalan intézkedésre miért volt szükség?

Ugyancsak népszerűtlen rendelkezésnek bizonyult a szakoktatás gyakorlatának megváltoztatása is. 1981-ig — logikus, észszerű megfontolás alapján — a vonaloktató utazgatott az állomásokra oktatni, vizsgáztatni. Am ezt is megsokallták. Gondoltak egyet, és bevezették azt az „ötletes újítást", hogy a vonaloktató üljön kényelmesen az irodájában, a dolgozók sokasága pedig járuljon elébe a szolgálat után, vagy szabadnapon.

Ennek az intézkedésnek a logikáját a szakoktató sem érti. Kijelentette ugyanis, hogy ha a vasutasok elintézik, ő szívesen utazik Kisterenyéről Selypre oktatni — úgy mint régen! Selyp és Kisterenye közötti távolság — oda-vissza — nyolcvan kilométer.

Ha tetszik, ha nem — a selypi vasutasoknak tehát ingázni kell! De jól van ez így?

Búcsú a vasúttól

A közelmúltban két tapasztalt, a vasutat jól ismerő dolgozó vonult nyugdíjba a tapolcai körzeti üzemfőnökségtől. *Sörös Ferenc* 44 évet töltött a vasút szolgálatában. Szombathelyen tanulta ki a lakatos mesterséget. Ott lett mozdonyvezető is, majd később Tapolcára került. A balatoni vonalakon mozdonyvezetőként teljesített szolgálatot. Sok fiatal mozdonyvezetőt tanított meg a nagy felelősséggel járó szolgálat fegyelmezett ellátására.

Később a fűtőház középirányító apparátusába került. Volt oktatótiszt is. Munkásságát több kitüntetéssel ismerték el. 1945 óta párttag. Édesapja is vasutas volt, s a fiából is azt nevelt.

Fejes László 43 évi munkaviszony után vonult nyugdíjba. 1943-ban végezte el a MÁV Tisztképzőt, majd Balatonfüreden forgalmi szolgálattevői feladatokat látott el. 1947-től a tapolcai vonalfőnökség főnökhelyettese, később pedig vonalbiztosa lett. Sokat tett a kultúrált utazás érdekében és aktív közéleti tevékenységet folytatott.

Ahol minden negyedik ember véradó

A miskolci körzeti üzemfőnökség területén megtartott véradónapok alkalmával, jó eredmények születtek. A főnökség történetében először adtak közös szervezésben vért a különböző szolgálati ágak dolgozói. Jó szervező és propagandamunkával elérték, hogy az üzemfőnökség területén minden negyedik ember jelentkezett véradásra. *Az 511 véradó 182 liter vért adott térítésmentesen.*

A véradáson elsősorban a fiatalok és szocialista brigádok jártak az élen. A szolgálati helyek közül a vontatási, az osztószertár és a rendező dolgozói mutattak jó példát. Részt vett a véradáson az a 30 tagú *Életmentő-véradó* brigád is, amely év közben, amikor arra szükség van, többször is ad vért.

A műtősnő felelőssége

ÚJSÁGHÍR: A nemzetközi nőnap alkalmából Kiváló munkáért kitüntetést kapott Hegedüs Erzsébet, a MÁV Kórház és Rendelőintézet műtősnője.

— *Kérem a szikét, a csipeszt, az ollót* ... — peregnek a filmkockák, a néző feszülten figyel. Az orvos minden idegszálával a műtétre koncentrál. Óriás fényt adó lámpák alatt megcsillannak a műszerek, s a sebész munkához lát.

— *Ha egy orvosnak állandóan meg kell mondania, hogy milyen műszert kér, akkor kiállítható a műtősnő szegénységi bizonyítványa* — mondja *Hegedüs Erzsébet*, a MÁV Kórház I. számú sebészetének a műtősnője. — *Az operáció általában teljes csendben zajlik le, alig hangzik el egy-egy szó. A műtősnő önálló, pontosan tudja, mit kell kézreadnia, az összeszokott „csapatnál" elég egy szemvillanás* ...

Hegedüs Erzsébet azt mondja, a műtősök anonymusok.

A névtelenek

— Miért? — kérdem, mert első pillanatban magam sem értem az állítást. Aztán kapcsolok. Hát persze. *Ők a névtelenek. A beteg tudja, hogy ki műti, az orvosban minden bizodalma.* S amikor kinyitja a szemét, már a fölé hajló ápolónőnek panaszkodik, tőle kér fájdalomcsillapítót, az ő kezéből kortyolja a teát. Nekik köszöni a törődést, a gyógyulást. S hogy ebben a folyamatban milyen alapvető és nélkülözhetetlen feladata van a műtősnek, ki gondol rá?

— Nem panasz ez — tiltakozik. — Megvan nekem a magam elégtétele, öröme, amikor látom; zárójelentéssel a kezében, hazafelé tart a beteg. Meggyógyult. S ebben nekem is volt egy hajszálnyi szerepem. Ezért vagyok elégedett.

Hegedüs Erzsébet épp egy negyedszázada dolgozik a MÁV Kórházban. Tavaly augusztusban volt ötvenöt éves, nyugdíjba készült. De a főnökei, a társai marasztalták, s egy évet még vállalt. Bár egész pontosan maga sem tudja, mit kezd majd a sok szabad idővel.

Eddig mindene a kórház, a munkája volt. Egyedül él. Meglehet, hogy szakmája, hivatása is közrejátszott ebben, mégis azt mondja, ha újra kezdhetné, csak ezt a pályát választaná.

Kertésznek készült

Pedig az érettségi után kertésznek készült. Szülei vidékiek voltak, hazulról hozta a föld szeretetét. Aztán megbetegedett; szívbelhártya gyulladással két hónapig kezelték, s két évre eltiltották a fizikai munkától. De hogy addig se maradjon dolog nélkül, beiratkozott az ápolónőképzőbe. És úgy megszerette ezt a területet, hogy könnyűszívvel lemondott a kertészkedésről.

Még a képzőre járt, amikor háromhónapos szakmai kóstolót kapott a műtős munkából. Ahogy mondja; *megtetszett, beleszeretett* — s akkor eldöntötte a sorsát. Nem nagy szavak ezek, mert ezt a munkát valóban szeretni kell.

— *Azokból a tanulólányokból, akik sápadtan kiszédülnek a műtőből, valószínűleg sohasem lesz jó műtős* — mondja. — *Ezt bírni kell.* Lelkileg is fizikailag is.

Bár nem a borzalmak látványa a sebészeti osztály. Sőt. Innen a legtöbb ember gyorsan, gyógyultan távozik. S míg tart a műtét — ahogy mesélí — teljesen kikapcsol. Azt is elfelejti ki fekszik ott, arra sem gondol, milyen nap van. Egyetlen egyre figyel higgadtan, tudása legjavát adva dolgozik a sikeres műtétért.

Ő sem tévedhet

Van, hogy egy nap öt-hat műtétet is végigcsinál. Előkészít, bemosakszik, arcán maszk, csak a szeme látszik. És koncentrál. *Ő sem tévedhet.* Nem eshet meg, hogy kevesebb a műszer, hogy valami nincs sterilizálva, hogy nincs elég varróanyag, kesztyű, kötszer, fehérnemű ... Mindenre előre kell gondolnia, gondoskodnia. Rutinműtéteknél is előre számíthat komplikációra.

Egy jó műtősnő, álmából felkeltve is elsorolja, miből hány darab volt a tálcán. S alighogy végez az összeszámlálással, máris készül a következőre. Sokszor annyi ideje sincs, hogy harapjon egy falatot, igyon egy korty vizet.

— *Valaha segítettem apámnak az aratásnál, a cséplésnél, állítom, az sem könnyebb munka. Mikor végzek, csurog rólam a víz, szinte kiesek az ajtón.*

Szerencsére éles határvonalat tud húzni a munka és a magánélet között. Ha kilép a kórház kapuján, minden gondot odahagy. Attól kezdve csak a saját dolgaival foglalkozik. Legszívesebben az erdőt járja, a budai hegyeket, mint a tenyerét ismeri. *Megnyugtatja a természet.*

De amikor belép a kórház kapuján, kinn hagyja élményeit, örömeit, mintha lehúzna egy rolót, egy redőnyt. És akkor csak a munkának él, más nem létezik a számára.

Egyetlen álmatlan, nyugtalan éjszakája sem volt, mert tiszta a lelkiismerete; *tudja, sohasem volt hanyag, gondatlan, nem mulasztott, nem tévedett.*

Cseszák Gyöngyi

NEMZETKÖZI ÉLET + NEMZETKÖZI ÉLET + NEMZETKÖZI ÉLET + NEMZETKÖZI ÉLET

Hárommillió munkanélküli Angliában

A mélyülő gazdasági válság váltotta ki a mozdonyvezetők év eleji sztrájkját

Az angol mozdonyvezetőknek az év elején lezajlott sztrájkját a hazai sajtó tudósításai révén a magyar vasutas-közvélemény is élénk figyelemmel kísérte. A sztrájk kirobbanásának gazdasági hátteréről *Bill Ronksley*, a szakszervezetünkkel is baráti kapcsolatokat fenntartó Mozdonyvezetők Szakszervezetének (ASLEF) elnöke írt cikket a közelmúltban az SZVSZ lapjában. A szerző rámutatott arra, hogy a Nagy-Britanniát érintő válság mélyebb, mint ami a többi iparilag fejlett tőkés országot sújtja. Kevés remény van tehát arra, hogy a brit gazdaság gyors felvirágzásnak induljon, mivel nagyon sok alapterméket előállító termelőeszköz tönkrement. *Ha például egy fémipari vállalatot bezártak, az üzemet lebontották. Ha ruhagyárat zártak be, akkor a gépeket vagy leselejtezték, vagy exportálták, az üzem épületeit pedig leromlották.*

A vasút helyzete egyre aggasztóbb

A brit társaságok tőkéjüket több évtizeden keresztül főleg azokban az országokban fektették be, ahonnan lényegesen nagyobb profitra tehettek szert. Ez a politika megfosztotta a szigetországba telepített vállalatokat a berendezésük korszerűsítéséhez szükséges pénzügyi eszközöktől. Ezek is közrejátszottak abban, hogy napjainkra *a brit ipar nagymértékben elöregedett és képtelen a világpiacon lépést tartani a konkurrenciával.*

A gazdasági válságnak súlyos társadalmi következményei is vannak. A hivatalos adatok szerint 1981-ben *a munkanélküliek száma meghaladta a 3 milliót.* A valós szám azonban ennél nagyobb. Az ország egyes vidékein a munkanélküliség aránya 20-30% között váltakozik.

A gazdaság minden ágát érintő válság a közlekedést sem kíméli. Ez a fontos terület különösen sokat szenvedett a konzervatív kormány politikájától. A kamionvezetők tízezreit bocsátották el állásukból, járműveiket pedig vagy garázsba helyezték, vagy teljesen kivonták a forgalomból.

Ami a vasúti közlekedést illeti, a helyzet még aggasztóbb. A *British Roil, a Brit Államvasutak*, hogy megszüntesse krónikus deficitjét, kénytelen volt kölcsönöket fölvenni, amelyek hosszú távon növelik eladósodását és súlyos pénzügyi terheket is rónak rá. Így 1981 első félévében 32,5 millió font kamatot és egyéb adósságot kellett kifizetnie a vasútnak az 1980-as év azonos időszakának 29,4 millió fontjával szemben.

A sztrájk nyomán leállt a forgalom

A British Rail igazgatósága 1981. augusztus 18-án beismerte, hogy az utas és áruszállításból származó bevétele 1981 első hat hónapjában *12 százalékkal csökkent 1980 első félévéhez viszonyítva. A forgalomnak ez a csökkenése több mint 8000 munkahely megszüntetését eredményezte.* Az utasszállítás szolgáltatásait 5 százalékkal csökkentették és újabb jelentős korlátozásokat helyeztek kilátásba. A brit vasutakat érintő súlyos válság tehát nem csupán a vasutat igénybe vevőknek nyújtott szolgáltatások, hanem a British Rail dolgozói élet- és munkakörülményeinek romlásához is vezetett.

A mozdonyvezetők és a vasútigazgatóság között ez év elején kirobbant konfliktus is jól mutatja a dolgozók reagálását az olyan politikával szemben, amely a válság következményeit rájuk kívánja hárítani. Január közepén a mozdonyvezetők szakszervezetének felhívására, — *az ASLEF 27 000 tagja sztrájkba lépett a bérek 3 százalékos emeléséért*, amelyet a múlt évben aláírt egyezményben irányoztak elő. A sztrájk 100 százalékos volt és több napon keresztül teljesen megbénította a vasúti forgalmat.

A Vasutasok Országos Szövetségébe, a NUR-ba tömörült vonatvezetők szintén csatlakoztak a sztrájkhoz, mert a British Rail igazgatósága új szolgálati beosztást akart rájuk kényszeríteni. *Ennek a két szakszervezetnek az együttes akciója alaposan megzavarta január második felének vasúti közlekedését.*

A BR vezetői megszegték szavukat

A sztrájk okainak megértéséhez, feltétlenül vissza kell térni az elmúlt évben lezajlott eseményekhez. 1981 elején, a megélhetési költségek növekedésének arányával majdnem azonos, *11 százalékos béremelésre vonatkozó megegyezés jött létre a BR igazgatósága és a három vasutas-szakszervezet az ASLEV, a NUR, és a TSSA között.* Ez a kétlépcsős végrehajtást rögzítő egyezmény áprilisra írta elő az első, 8 százalékos emelést, majd augusztusra a további 3 százalékot. Figyelembe véve azokat a pénzügyi nehézségeket, amelyekkel a brit vasúttársaságnak szembe kellett néznie, *a szakszervezetek jó szándékuk bizonyításaként elfogadták, hogy a hátralevő 3 százalékot 1982 január elején folyósítsák.* Ezzel szemben az év elején, a BR vezetése megszegve kötelezettségét a munkatermelékenység növelése nevében el akarta fogadtatni a szakszervezetekkel a megígért 3 százalékos emelés ellenszolgáltatásaképpen a „munkaidő rendezését. Megjegyzendő, hogy a múlt évben aláírt béregyezmény nem tartalmazott termelékenységhez kötött előfeltételt. *Ray Buckton*, az ASLEF főtitkára a konfliktus teljes felelősségét a British Rail igazgatóságára hárította, *amelyet nemcsak azzal vádolt, hogy gátlástalan provokációira ragadtatta magát és kötelezettségeinek teljesítése helyett a munkaidő tartamának felülvizsgálatát akarta kikényszeríteni.* Az ASLEF egyébként kifejezte hajlandóságát arra, hogy a rugalmas munkaidő kérdését a béremelésektől különválasztva tárgyalják. A vasút vezetői „rugalmas munkaidőt" szeretnének bevezetni a mozdony- és vonatvezetőknél, ami napi 6-10 órás szolgálatot jelentene és kérdésessé tenné a régen kiharcolt napi 8 órás munkaidő-egyezményt. Az ASLEF elutasítja ezt a tervet, amelyet a munkafeltételek elleni támadásnak tekint.

A szakszervezet nem hátrált meg

A British Rail vezetői egyébként beismerték, hogy ennek az új rendszernek a bevezetése *1985-ig 4000 munkahely megszüntetését vonná maga után.* Más intézkedésekkel, mint például a vonatvezetők és a második mozdonyvezetőbeosztás megszüntetése a személy és tehervonatokon, a 24-50 órás munkahét bevezetése pedig *1980—1985 között további 38 000 munkahely megszüntetését eredményezné.* Az ASLEF elszigetelését célzó kísérletek, a heves sajtókampány ellenére, amely a szakszervezetet vádolta a vasutat igénybevevőket ért kellemetlenségek miatt, továbbá annak ellenére, hogy kísérletek történtek a vasutasszakszervezetek megosztására a mozdonyvezetők harcát széles körben támogatta a szakszervezeti mozgalom. *Len Murray*, a Brit Szakszervezetek Szövetségének (TUC) főtitkára szolidaritását fejezte ki a sztrájkoló vasutasok iránt, és felszólította a British Rail-t, hogy tartsa tiszteletben azokat a kötelezettségeket, amelyeket a szakszervezetekkel szemben vállalt. Hosszú tárgyalások után a *mozdonyvezetők számára végül is kedvező megegyezés született.* A British Rail vezetői elfogadták az ASLEF követelését és bejelentették, hogy kifizetik a dolgozóknak járó 3 százalékos fizetésemelést anélkül, hogy azt bármilyen előzetes feltételekhez kötnék.

Baranyai Zoltán

ÁPRILIS 21-ÉN

Budapesten ülésezett az UIS Transport vasutas ágazati bizottságának munkacsoportja

A munkacsoport ülésén részt vevő szovjet delegáció tagjai (Skoda László felv.)

Április 21-én Budapesten a vasutas-szakszervezet Benczúr utcai központjában ülésezett az *UIS Transport Vasutas Ágazati Bizottságának munkacsoportja.* Az ülésen részt vett *Koszorús Ferenc* főtitkár, az ágazati bizottság elnöke és *Blatenszky Kálmán*, a bizottság titkára, s jelen volt *Debkumar Ganguli*, a nemzetközi szövetség főtitkára is.

A tanácskozás munkájában a következő országok vasutas-szakszervezeteinek delegátusai vettek részt: Magyarország: *Tolnai Ildikó* titkár; Szovjetunió: *N. Lavrentiev* és *M. Ljakov*; Csehszlovákia: *K. Halász* és *L. Rehák*; Ausztria: *K. Sturm*; Franciaország: *J. Levart.*

A munkacsoport hosszas vita után úgy döntött, hogy az 1982—1985-ös évekre szóló munkatervében napirendre tűzi többek között a vasutas-szakszervezetek szerepét és feladatait a munkahelyi demokrácia fejlesztésében, valamint a kollektív szerződések megkötésével kapcsolatos általános tapasztalatokat. *Felmerült annak gondolata is, hogy megfelelő időpontban célszerű lenne napirendre tűzni a vasutaknál dolgozó nők és fiatalok élet- és munkakörülményeinek kérdését.*

A damaszkuszi konferencia határozatainak megvalósításával kapcsolatban javaslatok hangzottak el egy kerekasztal-konferencia megrendezésére a béke és leszerelés témájáról. A VII. Nemzetközi Vasutas-szakszervezeti Szemináriumot előkészítő üléssel kapcsolatban jelentkező problémát illetően a munkacsoport tagjai egyhangúlag foglaltak állást: *a jelenlegi feszült nemzetközi helyzetben különösen fontos, hogy a különböző társadalmi rendszerben tevékenykedő és a különböző világnézetet valló vasutas-szakszervezetek képviselői találkozzanak, szót értsenek egymással és közösen keressék a lehetőségeket a vasutasság élet- és munkakörülményeinek javítása, s a közlekedési szakszervezetek akcióegységének megteremtésére.*

A munkacsoport ezután megvitatta a vasutas ágazati bizottság munkamódszerének a korszerűsítésére vonatkozó javaslatokat. Megegyezés született, hogy az illetékes szervekkel és szervezetekkel történő egyeztetés után *három albizottság jön létre*, amely a tőkés, a szocialista és a fejlődő országok tag- és baráti vasutas szakszervezeteit foglalná magába. Ezeken kívül további két albizottság alakulna meg regionális jelleggel: *az európai és az ázsiai.*

Az említett albizottságok létrehozása lehetővé teszi, hogy a vasutas ágazati bizottság tevékenysége árnyaltabbá, differenciáltabbá váljon, jobban igazodjék a társadalmi-rendszerbeli és földrajzi sajátosságokhoz.

A munkacsoport tagjai az egynapos tanácskozást konstruktívnak és előremutatónak értékelték.

VENDÉGEK OLASZORSZÁGBÓL

Szakszervezetünk meghívására április 19—23-ig hazánkban tartózkodott az olasz közlekedési szakszervezet kéttagú tanulmányi delegációja. *Domanico Orlandi* — a delegáció vezetője — és *Alfredo Menichelli*, mindketten osztályvezetők, a vasutas-szakszervezet munkájával ismerkedtek.

A vendégeket, megérkezésük után, szakszervezetünk központjában fogadta és tájékoztatta *Koszorus Ferenc* főtitkár. A fogadáson jelen volt *Tolnai Ildikó*, a központi vezetőség titkára is.

A delegáció másnap Debrecenbe utazott. Útközben a szolnoki MÁV-kórházat is megtekintették. Debrecenben a vasútigazgatóságra látogattak, ahol a központi forgalomirányító berendezéssel ismerkedtek. Szerdán Miskolcon, a területi szakszervezeti bizottság és az SZMT terület politikai munkájáról kaptak tájékoztatást.

Csütörtökön a Dunakeszi Járműjavítóba látogattak, pénteken délelőtt pedig szakszervezetünk központjában újból találkoztak szakszervezetünk vezetőivel és az osztályvezetőkkel. Vendégeink elismeréssel szóltak a látogatás tapasztalatairól, majd az olasz közlekedési szakszervezet munkájával ismertették meg a jelenlevőket.

Koszorus Ferenc főtitkár, a vasutasszakszervezet munkájáról tájékoztatja az olasz delegációt

„La leroj kunligas landojn Esperanto la popolojn"

A Nemzetközi Vasutas Eszperantó Szövetség (*Internacia Fervojista Esperanto-Federacio*) ebben a jelmondatában is arra utal, hogy az eszperantó — nemzetközi nyelv segítségével a népek közötti közvetlen kapcsolatot — a békés együttműködést kívánja elősegíteni. Ennek a törekvésnek a jelentősége ma fokozottabb mint az enyhülési folyamat megtorpanása előtti években. Ezért örömmel üdvözöljük a 20 országból hazánkba érkező, több mint 500 vasutast, nyugdíjast és családtagjaikat.

Lapunk hasábjain már ismertettük a május 2—8 között Balatonfüreden sorra kerülő 34. IFEF-kongresszus hivatalos és társadalmi programját. Ezúttal csak azt szeretnénk hangsúlyozni, *hogy az együttlét nagyszerű alkalmat nyújt a béke erősítéséhez!* Békés építőmunkánk, elért eredményeink, dolgozó népünk megismerése elősegíti mindnyájunk közös ügyét a békéhez vezető út járhatóbbá tételét. Ezért vállalták a magyar vasutas eszperantisták ez alkalommal immár másodszor a rendezés sok-sok erőfeszítést, céltudatos együttműködést igénylő áldozatos munkáját.

A személyi és tárgyi előfeltételek biztosítottak. A kongresszus résztvevői útban vannak hazánk felé, sőt vannak, akik már megérkeztek. A húsz évvel ezelőtt Budapesten rendezett (14. IFEF Kongresszus) akkori hivatalos küldöttei és a jelenlegi nemzetközi vezetőség tagjai — meghívott vendégként — *megtekintik majd a budapesti dolgozók május elsejei nagy seregszemlélét.* Tanúi lesznek törhetetlen békeakaratunknak és arról a személyes élmények alapján — tájékoztathatják a kongresszus résztvevőit, majd később honfitársaikat.

Őszintén reméljük, hogy mind a hazánkban újból viszont látható régi barátaink, mind azok, akiket most első alkalommal körünkben üdvözölhetünk, jó közérzettel, kellemes körülmények között vehetnek részt a gondosan összeállított gazdag programokon.

Szívből üdvözöljük hazánkban a kongresszus valamennyi résztvevőjét. Hisszük, hogy a jövőben még fokozottabban számíthatunk a terveink megvalósításához elengedhetetlenül szükséges fokozott együttműködésre!

Vivu la internacia Kunlaborado, vivu la amikeco vivu la Paco!

SPORT

Felszabadulási labdarúgótorna

A püspökladányi körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának sportalbizottsága április 3-án, hazánk felszabadulásának 37. évfordulója tiszteletére *férfi és női kispályás labdarúgótornát rendezett.* A hagyományosnak számító sportnapon 75 dolgozó vett részt. A rendezvényen a szajoli villamos alállomás, a debreceni igazgatóság, Törökszentmiklós állomás, a püspökladányi kocsiszolgálat férficsapatai, míg a női labdarúgásban a szolnoki járműjavító, a debreceni körzeti üzemfőnökség és a püspökladányi körzeti üzemfőnökség csapatai versenyeztek.

A nőknél a püspökladányi körzeti üzemfőnökség leányai végeztek az első helyen. A férfiak versenyében az első helyet, jobb gólaránnyal, *a püspökladányi kocsiszolgálat szerezte meg,* második Törökszentmiklós állomás, harmadik a debreceni igazgatóság csapata lett.

Sportpályái építenek

• A *hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség* szakszervezeti bizottsága csatlakozott a SZOT testnevelési és sportosztálya által hirdetett sportlétesítmény-építési akcióhoz. Hatvan állomás III. főpályamesteri szakaszának területén kispályás labdarúgásra is alkalmas, kézilabdapályát építenek, amelyben több szocialista brigád vesz részt.

A létesítmény két pályamesteri szakasz dolgozóinak sportolási igényeit elégíti majd ki.

SORRENDBEN MÁSODSZOR

A szovjet Fatalibekova nyerte az Utasellátó Alföldy-emlékversenyét

Immár tíz esztendeje, hogy az *Utasellátó* és a *Magyar Sakk Szövetség* közös rendezésében nemzetközi női címszerző verseny kerül lebonyolításra. Ebben az évben ötödik alkalommal — az Utasellátó SC volt edzőjének tiszteletére — rendezték meg az *„Alföldy"* emlékversenyt.

Az idei versenynek külön jelentősége volt, hogy a sakkolimpia évében e verseny mintegy válogatóként is szerepelt. Ennek jegyében a verseny rendezői ezúttal először a szokástól eltérően, nyolc magyar versenyzőt jelöltek indulásra hat külföldi ellenében. Végül a tervezettnél eggyel több külföldi versenyző érkezése miatt tizenöt hölgy vágott neki a maratoni küzdelemnek, ami azt eredményezte, hogy a tervezett közös pihenőnapot ki kellett iktatni.

A magyar versenyzők két legjobbja: *Petronicsné Verőci Zsuzsa* és *Ivánka Mária* ezúttal nem indult.

A tavalyi győztes szovjet *Fatalibekova* jól kezdett és végig magabiztosan gyűjtögette pontjait. A magyarok közül egyedül *Makai* tartotta vele a lépést. Olimpikonjaink — *Csonkics* és *Porubszky* — váratlan vereségek után hamar elvesztették esélyüket a komolyabb helyezésekre. *Grosch* egy ideig kedvezően állt, de *Krizsánné* remek győzelme után teljesen visszaesett, végül a mezőny közepén végzett. Sajnos Makai elég peches körülmények között pont Fatalibekovától kapott ki, ennek ellenére nagy lelkierővel felküzdötte magát az élmezőnybe és az utolsó fordulóban még lehetősége volt az ezüstérem megszerzésére is.

Az utolsó játéknap előtt Fatalibekovát már csak matematikailag lehetett utolérni. Ezt a lehetőséget is hamar kiiktatta és Grosch elleni gyors döntetlene után már a gratulációkat fogadhatta. *1981 után idén már másodszor lett védője az Alföldy család által felajánlott porcelán vándordíjnak.*

A verseny külföldi és magyar résztvevői (Skoda László felvétele)

Makai — aki annak ellenére, hogy döntetlen esetén a 2—3. helyen végzett volna — a teljes pont megszerzésére törekedett, eközben rontott és vesztett. Így azután a második helyezés a szovjet *Minogina* ölébe pottyant. Makai vigasza csak az lehetett, hogy a hazaiak közül ő végzett legjobban, a román *Nutuval* holtversenyben 3—4. lett.

A verseny díjkiosztó ünnepségét, a hagyományoknak megfelelően, bensőséges hangulatú bankettel egybekötve rendezték meg az Utasellátó Keleti pályaudvari üzemében. Ott adták át a versenyre felajánlott különdíjakat is. *Makai* mint a legjobb magyar, az Utasellátó Vállalat főigazgatója által felajánlott díszes krisztályvázát kapta, *dr. Krizsánné,* mint a legtöbb „élő" pontot szerző, a lengyel *Erenska* pedig mint a legtöbb időt „sakkozással" töltő, jutott különdíjhoz.

Ifj. Alföldy László

Két klubban is

Eredményes az MHSZ-munka Szegeden

A szegedi igazgatóság központjában működő MHSZ-klubok a közelmúltban közösen rendezték meg évi közgyűlésüket, amelyen a klub vezetői számot adtak az elmúlt évben végzett munkáról, és egyúttal meghatározták az idei tennivalókat.

A *dr. Münnich Ferenc Tartalékos Honvédelmi Klub* tagjai az előírásoknak megfelelően vettek részt a tartalékosok tájékoztató oktatásain, három csoportban 81-en bővítették honvédelmi ismereteiket. Az egyes előadásokat a témához kapcsolódó filmvetítés követte. Évek óta sikeresen szerepelnek a területi THV-versenyen. *Csapatuk legutóbb is az első helyen végzett* és megvédte a városi-járási titkár négy éve kiírt vándorserlegét. A nyaranta megtartásra kerülő hadifegyver-lövészetükön szinte valamennyien részt vesznek. Legutóbb a munkásőrség megalakulásának 25. évfordulója tiszteletére rendezett városi vetélkedőn versenyzőik *az első és második helyen végeztek.* A klub következetes, eredményes honvédelmi munkáját az MHSZ megyei és városi-járási vezetősége a legjobbak között értékelte.

A *Zalka Máté Honvédelmi Klub is* jó évet zárt. A felsőbb MHSZ-szervek által kiírt valamennyi versenyen részt vettek. Bekapcsolódtak a vasutas területi szakszervezeti bizottság tömegsportversenyeibe, több alkalommal rendeztek légpuska- és kispuska-versenyeket. A klub patronálja a *Bebrits Lajos* vasúti szakközépiskola fiataljait, az igazgatóság KISZ-szervezetét, valamint segíti a szocialista brigádok vállalásainak teljesítését.

A két klub zavartalan működését a területi szakszervezeti bizottság jelentős anyagi támogatással segítette.

G. J.

Sport, játék, szórakozás

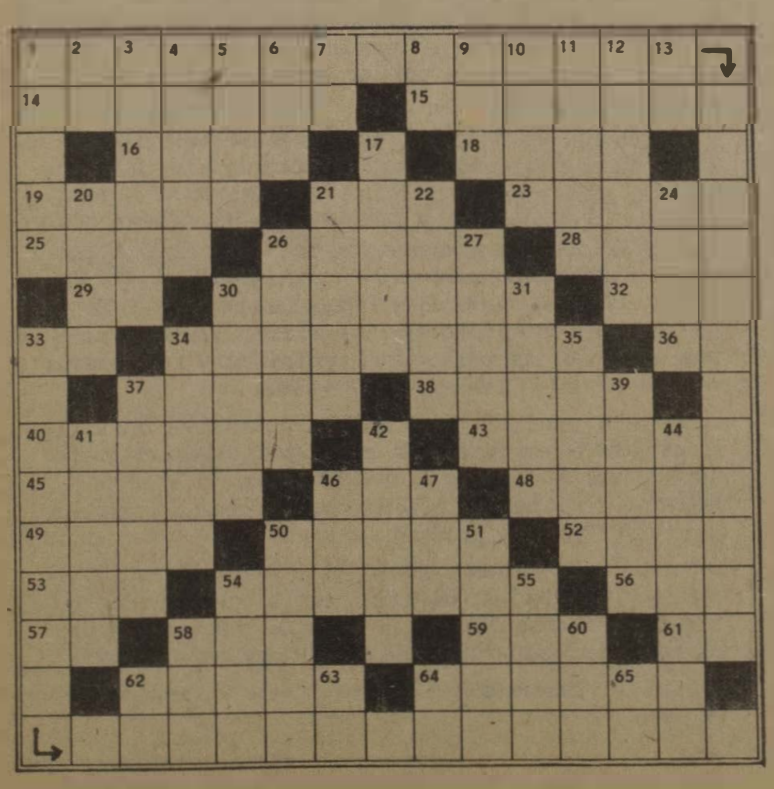
A miskolci biztosítóberendezési fenntartási főnökség szakszervezeti bizottsága és KISZ-vezetősége április 17-én *tömegsportnapot rendezett* a városi sportcsarnokban. A sportnapon részt vettek a főnökség dolgozóinak családtagjai is. A programban asztalitenisz, lövészet, sakk és labdarúgás szerepelt.

A rendezők gondoltak a gyerekekre is. Részükre mesefilmet vetítettek és részt vehettek a gyermeklövészetben. A versenyszámok első három helyezettjeit díjazták. A kitűnően rendezett sportnapon a kicsik és a nagyok is jól érezték magukat.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. A forgalmi szolgálattevők figyelmébe ajánljuk. (Folytatása a 33. függőlegesben.) 14. Rizses étel. 15. ... Bertalan, miniszter a szabadságharc idején. 16. Fent, németül. 18. Visszza: egy sportág. 19. Műanyag. 21. Hegy a Dunántúlon. 23. Óval a végén igen sok könyv ezzel kezdődik. 25. Keverd a dalt! 26. Távolkeleti nép. 28. Vigyázó. 29. Egymást előző betűk. 30. Becsapás. 32. Iráni magánhangzói. 33. Külföldi hírügynökség névbetűi. 34. Régi tintatartó.. 36. Kettőshetű. 37. Pest megyei község. **38. Tésztaféle. 40. Táplálékot adni.** 43. Például a jó előadásnak is van. 45. Folyó a Szovjetunióban. 46. Német fürdő. 48. Kapkod a levegő után. 49. Szicíliai tűzhányó. 50. Énekem. 52. Három a kislány egyike. 53. Ráismer az elején. 54. Velencei „utcák". 56. Termelőszövetkezetek Országos Tanácsa. 57. Gödör szélei. 58. Tartó. 59. Kis egység. 61. Téli sport. 62. Olasz futballklub. 64. Nem nagyot.

Függőleges: Küzdőtér, porond. 2. Szív közepe. 3. Trisztán párja. 4. Zenekarban játszik. 5. Nem négyen, nem hatan. 6. Beton páratlan betűi. 7. Neon közepe. 8. Hangtalan kés. 9. Vajon ez? 10. Régi ruhadarab. 11. Egyszerű gép. 12. Kedvét szegi. 13. A 41. függőleges szélei. 17. Hegyes . . ., határállomás. 20. Vissza: dunántúli helység. 21. Kis ország a Perzsa-öböl térségében. 22. Szamarát szoktuk emlegetni. 24. Kerek szám. 26. A leghíresebb Vénusz. 27. Területi egység. 30. Edény. 31. Népiesen sikolt. 34. Prágai áruház. 35. A 38. vízszintes fordítottja. 37. Nem riadni vissza. 39. Ilyen lehet a falusi éjszaka. 41. Batu kán is ez volt. 42. Nem jól sikerült. 44. II. Rákóczi számüzetési helye. 46. Aszód melletti község. 47. Orosz folyó. 50. Afrikai főváros. 51. Ez a szomszéd egy rajzfilm figurája. 54. Idegen női név. 55. Hajtás a szőlővesszőn. 58. Tyúk, némely vidéken. 60. Újságban van. 62. Ezen a napon. 63. Asszonyrag. 64. Fél zakó. 65. Határrag.



Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a 33. függőleges.

Beküldési határidő: 1982. május 22.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Csererakodó-lapos áruforgalom. Üres kocsifutás csökkentése.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 1982. évi 7. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Dénesi Györgyné, Tapolca, Május 1. u. 17.; Paska Károly, Esztergom, Kiss J. u. 32.; Szekeres Dénes, Gyulavári, Megyesi u. 43.; Nagy László, Kecskemét, Németh I. u. 9.; Botrágyi József, Budapest, XV., Rekettye u. 56.

Mozgó-laboratórium

A *MÁV Közegészségügyi Intézet* mozgó laboratóriuma az elmúlt hetekben ismét a Dél-Alföldre érkezett, hogy az orvosok segítségével elvégezzék az ólommal, az oldószerekkel és a festékekkel foglalkozó vasutasok kötelező szűrővizsgálatát. Szegeden és Békéscsabán négy év alatt mintegy 300 dolgozó munkaegészségügyi vizsgálatára került sor.

Felhők, mocsár, tűz

Iparművészeti kiállítás Pécsett

Kertészfi Ágnes üvegtervező iparművész a forradalmi ifjúsági napok keretében mutatta be kiállítását a pécsi igazgatóság tanácstermében.

Ágnes vasutas szülők gyermeke. Az iparművészeti főiskola szilikát szakán végzett. Korábban betonhéj szobrászattal foglalkozott. Betonbeöntéses gyöngykavics elemekből állította fel szabadtéri alkotásait. Készített faelemekből összeállítható gyermekbútort és színes plüss bevonatú óriás méretű habszivacs játékokat is. Egy éve tért át a rogyasztási technikával készített üveg használati és dísztárgyak előállítására. *Jelenleg a MÁV-tól kapott műhelyben dolgozik.*

A bemutató színvonalát előző munkáinak színes diafelvételeivel, illetve betonhéjból készített és nagyméretű fakompozícióinak modelljeivel teszi sokrétűbbé, dekoratívabbá. Az opál és színes — sárga, zöld, füstszínű — pohár, tál, tányérkészletek, falicsempék között fantázia dísztárgyak: üvegképcsodák ejtik ámulatba a nézelődő vasutasokat — mint a *Felhő,* a *Mocsár,* a *Tűz* . . . Szellemes ötlet, hogy kiállította a „Szép selejt"-et is!

Klencz Tiborné

HÍREK

— **Brigádértekezlet.** A verpeléti ÁFÉSZ-MÁV komplex-brigád értekezletet tartott, amelyen Kiss Orosz Béla brigádvezető számolt be az elmúlt évben végzett munkáról. Elmondotta többek között, hogy lényegesen csökkent a késetten kirakott kocsik száma és megélénkült a szombat-vasárnapi rakodás.

— **Kitüntetés társadalmi munkáért.** A Nógrád megyei tanács az elmúlt évben „50 ezer munkanapot Salgótarjánért" címmel mozgalmat indított, amelyhez sok vasutas brigád is csatlakozott. A közelmúltban értékelték a társadalmi munkaakció eredményét. Az ebből az alkalomból rendezett ünnepségen kitüntették a legeredményesebb brigádokat és a legtöbb munkát végzett dolgozókat. A salgótarjáni vasutasok munkáját is több elismeréssel jutalmazták. Kitüntették többek között a MÁV-AKÖV, a Kossuth, az Ifjúsági és a József Attila brigádokat.

— **Taggyűlés.** Salgótarján állomás szakszervezeti bizottságának önálló nyugdíjas csoportja a közelmúltban tartotta taggyűlését, amelyen Farkas József elnök ismertette az elmúlt évi eredményeket és az idei feladatokat.

— **Ismeretterjesztő előadás.** A székesfehérvári vasutas művelődési házban irodalmi ismeretterjesztő előadást rendeztek, amelyen Fiala János Péter, az Eötvös Loránd Tudományegyetem tanára Sarkadi Imrének, a magyar prózában elfoglalt helyét, szerepét elemezte.

— **Szakszervezeti napok.** A gödöllői VI. gépesített mozgó pályamesteri szakaszon a közelmúltban szakszervezeti napokat rendeztek, amelyen a tagok elmondhatták gondjaikat, észrevételeiket. Ennek keretében került sor nyugdíjasbúcsúztatóra is.

Az újítók figyelmébe

A Népszava Lap- és Könyvkiadó, az Országos Találmányi Hivatal, a Szakszervezetek Országos Tanácsa, az Ipari Minisztérium és a szaktárcák közreműködésével negyedévenként rendszeresen megjelenteti az **Újítási Magazin** című új kiadványt, amely a vállalatoknál már alkalmazott, a gyakorlatban bevált közhasznú és közérdekű újításokból kiemelt, válogatott, átadásra és átvételre alkalmas újításokat tartalmazza. Az 1982/1. számú kiadvány áprilisban megjelent, amelyben a kiadó ösztönző pályázati felhívást adott közre.

Az újítók és feltalálók V. Országos Tanácskozásán (1982. május 15.) a kiadó közreadja az 1982/2. számú, valamint a **100 kérdés — 100 felelet az újításokról** című kiadványokat.

— **Vetélkedő.** A szentesi körzeti üzemfőnökségen Munka és műveltség címmel szellemi vetélkedőt rendeztek a szocialista brigádok részére. A vetélkedőn 11 brigád vett részt. Az első három helyezett kollektíva pénzjutalomban részesült.

— **Kiállítás.** A szentesi klubkönyvtárban tekinthetik meg az érdeklődők a budapesti MÁV Kórház baleseti utókezelő osztálya, illetve a MÁV Tüdőgyógyintézet betegeinek alkotásaiból rendezett vándorkiállítást, amelyet első ízben a Landler Járművjavító kultúrotthonában mutattak be.

— **Festmények a váróteremben.** A nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Ház vezetősége április 20-án kiállítást rendezett az állomás kultúrvárótermében Rédei István zalai festőművész alkotásaiból. A tárlatot Juhász Imréné, a művelődési ház igazgatója nyitotta meg.

— **Gyárlátogatás.** A sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség II. Rákóczi Ferenc szocialista brigádja gyárlátogatást szervezett az Elzett Művek helyi gyáregységébe. A brigádtagok megismerkedtek a külföldi piacon is keresett Elzett termékekkel, a dolgozók munkakörülményeivel és szociális helyzetével.

Lakáscsere

Elcserélném budapesti, két szoba komfortos, 80 négyzetméteres, földszinti, napos, gázfűtéses MÁV bérlakásomat 60 négyzetméteres tanácsira, vagy öröklakásra. Érdeklődni telefonon: 341-023.

Elcserélném 67 négyzetméteres luxuskivitelű MÁV-bérlakásomat Budapesten kisebb tanácsira, vagy Nyíregyházán szintén tanácsira MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet minden nap este 6 után a 862-103-as telefonon.

Elcserélném budai két szoba komfortos, cserépkályhás, villanybojleres, 76 négyzetméteres, földszinti MÁV-bérlakásomat egy szoba összkomfortos tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet munkaidő alatt a 25-27-es telefonszámon: Török Béla.

Elcserélném Ács állomáson levő nagyméretű három szoba, konyha, éléskamra, előszoba, fürdőszoba és pincéből álló MÁV-bérlakást, amelyhez két bekerített, zárt veteményes kert, baromfiólak tartoznak, Budapesthez közelebb bármely fővonalon levő másfél, vagy kétszobás lakásra MÁV-dolgozóval. Minden elfogadható megoldás érdekel. Cím: Györgyi Lajosné, 2941 Ács vasútállomás, felvételi épület.

Elcserélném Budapest, Rákos u. 98. sz. alatt, X. emeleten levő egy, plusz két félszobás összkomfortos MÁV-bérlakásomat két kisebbre. Érdeklődni lehet: Lengyel Erzsébet, telefon napközben: 12-16.

Elcserélném rákospalotai két, plusz étkezőszobás, loggiás, komfortos MÁV-bérlakást szoba hallos, vagy kétszobás tanácsira MÁV-dolgozóval. Érdeklődni hétfőtől péntekig 7—15 óra között a 409-511-es telefonszámon.

Elcserélném Balástya állomáson levő két szoba, konyhás, nagy kerttel rendelkező MÁV-bérlakásomat kiskunhalasi vagy szegedi lakásra. Minden cseréváltozat érdekel. Levélcím: Domonkos István nyugdíjas, Balástya vasútállomás.

Halálozások

Életének 71. évében váratlanul elhunyt Gergely József ny. MÁV-főfelügyelő, Budapest-Angyalföldön pályamunkásként kezdte vasúti pályafutását, Hamarosan a forgalomhoz került, s a Tisztképző elvégzése után különböző helyeken forgalmi szolgálattevőként teljesített szolgálatot. A felszabadulás után menetirányító, majd Rákosrendezőn állomásfőnök, ezt követően nyugalombavonulásáig, a Nyugati pályaudvaron ügyeletes tiszt volt.

Gergely József lapunk külső munkatársaként, haláláig, eredményesen tevékenykedett. Temetésére május 3-án a rákospalotai temetőben kerül sor.

★

Tragikus hirtelenséggel, szinte egy időben távozott az élők sorából, a MÁV Angyalföldi Pályafenntartási Főnökség szakszervezeti bizottsága és bizalmi testületének elnöke az 51 éves Major János, és a bizottság munkavédelmi és szociálpolitikai munkabizottságának vezetője, az 53 éves Antal Béla.

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
1139 Bp. XIII., Váci út 73.
Telefon: 497-960
Levélcím: 1553 Budapest, pf. 43.
Felelős kiadó:
dr. Jandek Géza igazgató
Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB 215—51628
82—1898. Szikra Lapnyomda.
Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVI. ÉVFOLYAM, 10. SZÁM ÁRA: 1,30 FORINT 1982. MÁJUS 17.

A tartalomból:

SZOT-díjas szobrászművész (2. oldal)

A kollektív szerződés módosítása (3. oldal)

A MÁVTI pályatervezői (4. oldal)

Mit írnak rólunk? (6. oldal)

Szolidaritási bélyegakció

A magyar szakszervezetek szolidaritási munkája az elmúlt évben is jól szolgálta az internacionalista kötelezettségből adódó feladatok megoldását. A nemzetközi munkásmozgalomnak ez a nemes, az emberek érzelmeire és tudatára egyaránt építő tevékenysége szakszervezetünk tagságában is megértő támogatást váltott ki és jól mozgósított a nemzetközi szolidaritással kapcsolatos különböző akciók, rendezvények sikeres lebonyolítására.

A magyar szakszervezeti mozgalomnak a dolgozók érdekvédelme és érdekképviselete terén kifejtett munkája, az ország politikai rendszerében betöltött szerepe és a különböző nemzetközi fórumokon képviselt állásfoglalásai azt eredményezték, hogy ma már számbeli arányát lényegesen meghaladó tekintéllyel és befolyással rendelkezik a nemzetközi szakszervezeti mozgalomban. *Ebből következik, hogy a magyar szakszervezetek széles körű nemzetközi kapcsolatokkal rendelkeznek.* A kapcsolatok jelentős része a politikai, társadalmi és gazdasági fejlődés sok nehézséggel járó útjára lépett országok szakszervezeteivel alakult ki. A magyar szakszervezetek internacionalista elkötelezettségüknek megfelelően az erkölcsi, politikai támogatás mellett anyagi teherbíró-képességük határain belül, számos formában segítik az ilyen országok szakszervezeti mozgalmának kibontakozását.

A SZOT Elnöksége mindezek mérlegelése alapján értékelte a szolidaritási bélyegakció jelenlegi helyzetét és meghatározta a további tennivalókat. A SZOT-nál kezelt szolidaritási alapból anyagi támogatásban részesült többek között *Vietnam, Laosz, Nicaragua, Algéria* és más országok szakszervezeti szervei. Ezek az országok a magyar dolgozók nevében élelmiszert, gyógyszert, textil és ruházati cikkeket, takarókat, sátrakat és a szakszervezeti munka technikai feltételeit biztosító eszközöket kaptak. *Vietnamból, Kambodzsából, Laoszból és Afganisztánból 300 szakszervezeti aktivista részesült gyógyüdültetésben és gyógykezeltetésben Magyarországon.* Itt kell megjegyezni, hogy szakszervezetünk a madagaszkári vasutas-szakszervezet főtitkárát, *Alfred Rabenját* részesítette gyógyüdültetésben és látta el társadalmi munkája végzéséhez nélkülözhetetlen gyógyászati segédeszközökkel. A SZOT Központi Iskolán 236 funkcionárius részesült szemináriumi oktatásban angol és francia nyelvterületű fejlődő országokból.

Szakszervezetünk működési területén 1979—81-ig *5 millió 844 ezer forint értékű szolidaritási bélyeget vásároltak a dolgozóink.*

A SZOT Elnöksége a helyzet áttekintését követően úgy döntött, hogy a szolidaritási bélyegakciót 1982-ben is folytatni kell. *Az akció májusban indul és december 31-ig tart.* A szolidaritási alapba a bélyegterjesztés mellett más formában, például szakszervezeti rendezvények bevételeiből, kollektívák hozzájárulásaiból, zenekari estek, gálaestek bevételeiből is történhet befizetés. A bélyegek kiadása az alapszervezetek igénylése alapján bonyolódik le. *Továbbra is alapvető követelmény az önkéntesség szigorú betartása.*

Az alapszervezeteknek a szóbeli agitáció, a folyamatos meggyőzés és a példamutatás előtérbe helyezésével törekedniük kell arra, hogy a bélyegakcióból befolyt összegek a lehetőség szerint érjék el az előző évek eredményeit. Az akció sikeres lebonyolításához is igényelni kell a helyi párt- és gazdasági vezetők segítségét. *A szolidaritás elsősorban politikai kérdés, ugyanakkor a nemzetközi szakszervezeti mozgalomnak évtizedeken át mindig életető eleme volt.*

MÁJUS 23-TÓL ÉLETBE LÉP AZ ÚJ MENETREND

Változások a személyszállításban

A Déli pályaudvar is fogad, illetve indít nemzetközi expresszvonatokat

Az új menetrend *május 23-án 0 órakor lép életbe.* Egy éven át, 1983. május 28-ig ennek megfelelően közlekednek a személyszállító vonatok.

Az új menetrendben bővül az expressz- és gyorsvonatok száma, ugyanakkor túlterheléssük csökken. A menetrend korszerűsítésével a vonatok utazási sebességének 4—5%-os emelése is lehetővé válik.

A Keleti pályaudvar mentesítésére, néhány vonat menetrendjének csökkentésére *a Budapest-Déli pályaudvart bekapcsolták a nemzetközi vonatok forgalmába.* A Délibe érkezik az *Adriatica* Rijekából, és a *Lehár-expressz* Bécsből. Ezzel a két főváros között 30 perccel rövidült a menetidő. Hasonlóképpen csökken az *Orient* és a *Wiener Walzer* menetidő is. Újdonság lesz, hogy a Wiener Walzer Budapest—Salzburg között utaselátó étkezőkocsit is továbbít.

A *Trakia-expressz* helyett Lipcse—Budapest-Nyugati pályaudvar—Bukarest között nyáron a *Pannonia expressz* mentesítésével — kedvező menetrendi fekvésben — új gyorsvonatpár indul.

A Bulgáriába utazó magyar turisták részére növelték a helyek számát a Pannonia expresszvonaton. A *Transdanubium expressz* háló- és fekvőhelyes kocsikat továbbít Budapest—Burgas között. Budapest—Drezda—Budapest között ezúttal nem a *Saxonia,* hanem a *Metropol* továbbítja az autós kocsikat. Emiatt ez az expressz a Keleti pályaudvarra közlekedik. A Lipcse—Budapest között közlekedő hétvégi mentesítő expresszvonatot Budapest-Nyugati pályaudvarra helyezték át.

Elsőrendű feladata valamennyi üzemviteli, pályafenntartási és távközlési dolgozónak, hogy a nemzetközi vonatok menetidejét betartsák, az esetleges késést a lehetőségeknek megfelelően csökkentsék.

Miként a nemzetközi személyszállító vonatok menetrendjét, a belföldiekét is a menetrend korszerűsítése, újabb expressz- és gyorsvonatok forgalomba helyezése jellemzi. Ez egyúttal a menetidők további csökkenéséhez is vezet.

A *Bakony—Őrség expresszvonat* egy lassúbb járatú gyorsvonat helyett teszi kényelmesebbé az utazást Budapest—Szombathely között. Megszűnik a szombathelyi és zalaegerszegi vonatok egyesítése és szétválasztása is. A *Savaria* és a *Göcsej expressz* eltérő útvonalon, önálló expresszvonatként közlekedik. A Göcsej expressz útvonala Balatonfüred—Tapolca—Ukk irányon át vezet Zalaegerszegre.

A Balatonnál ritkították a gyorsvonatok megállóit, miközben néhány új gyorsvonatot állítottak forgalomba. Hét végén Budapestről 2, Pécsről 1—1 új gyorsvonat indul a déli parthoz. Változik a *Sió* és a *Füred expresszek* indulási ideje, és induló állomása is. A Budapest-Déli pályaudvar helyett a Keletiből indulnak. *A Sió expressz végállomása Fonyód lesz.*

A forgalmi zsúfoltság enyhítésére több vonat — a hétvégi forgalomban — *Székesfehérvár helyett Pusztaszabolcs útirányon át közlekedik.* Új és átgondolt intézkedés, hogy a vasárnap esti csúcsidőszak oldása érdekében a Déli pályaudvarra kevesebb vonat érkezik. A vonatok egy részét Budapest-Józsefvárosig, illetve Kőbánya-Kispestig közlekedtetik.

A pályakorszerűsítés következtében a Budapest—Székesfehérvár közötti vonalrészen a balatoni vonatok a korábbi *80 helyett 100 km óra sebességgel közlekednek.* Így megfelelő tartalékidők is képezhetők az esetleges késések csökkentése érdekében.

Felelősségteljes munka előzte meg a Budapest—Pécs közötti menetrend tervezését is.

(Folytatás az 5. oldalon)

NAPIRENDEN

az együttműködés

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a vele együttműködő ágazati szakszervezetek — az elmúlt évben együttműködési programot fogadtak el. *A minisztérium vezetői és a szakszervezetek főtitkárai május 13-án, ennek a programnak a végrehajtásáról és a még folyamatban levő, további együttműködést igénylő feladatokról tanácskoztak a vasutas-szakszervezet székházában.*

A tanácskozás részvevői megállapították, hogy a program, az időközbeni egyeztetések, a kölcsönös megbeszélések több fontos kérdésben, mint például az ötnapos munkahétre való áttérés előkészítése, a szociálpolitikai irányelvek érvényesítése a vállalati tervekben, hasznosak voltak.

A minisztérium vezetői és a főtitkárok ezután elfogadták a következő időszakra szóló munkaprogramot, amely több fontos feladat, így például a dolgozók életszínvonalát érintő kérdések, a vállalati szervezetek korszerűsítése, a munkaverseny, az üzemi demokrácia együttes megoldását javasolja.

A debreceni járműjavító üzem az elmúlt esztendőben 104%-ra teljesítette tervét. A sikerhez jelentősen hozzájárult a nagy műhelycsarnok munkáskollektívája. Egy év alatt 10 000 teher-, személy- és tartálykocsit javítottak meg. Képünkön a kocsik kerékpárjait javítják

(MTI Fotó, Oláh Tibor)

Áprilisi gyorsmérleg

A vasúti áruszállításban csökkent, a személyszállításban nőtt a teljesítmény

A vasúti áruszállítás iránti igényt, az előző hónapokhoz hasonlóan áprilisban is erőteljes csökkenés jellemezte. A fuvarhiány elsősorban a nemzetközi szállításoknál jelentkezett, míg a belföldi szállításoknál a bázishoz viszonyítva kismértékű növekedés figyelhető meg. Az adott körülmények között

a vasút áprilisban 10 millió 525 ezer tonna árut szállított.

Ezzel a bázishoz viszonyítva 96,9, a tervhez képest pedig mindössze 95,7 százalékos teljesítést ért el. Az abszolút értékben kifejezett lemaradás 337 ezer, illetve 477 ezer tonna.

A nemzetközi szállítások visszaesése kedvezőtlenül hatott az átlagos fuvarozási távolság alakulására. Ennek következtében az árutonna-kilométerben kifejezett vasúti munka teljesítése még az árutonnánál is kedvezőtlenebb A bázishoz viszonyítva,

a belföldi forgalom 0,9 százalékkal nőtt, ezzel szemben az export 8,4, az import 9,6 és a tranzit forgalom szintén 9,6 százalékkal csökkent.

A fuvarigény egyik relációban sem érte el a tervben előírt mennyiséget.

Áprilisban a kocsiigényes áruk mennyisége 8 millió 468 ezer tonnát tett ki, ami a bázist alapul véve 98,3, a tervhez viszonyítva pedig 96,2 százalékos teljesítésnek felel meg.

A záhonyi átrakókörzet belépő áruforgalmát,

1981. azonos időszakához viszonyítva, közel 14 százalékos csökkenés jellemezte.

A kiürített kocsimennyiség 86,2, a megrakott normálkocsik darabszáma 92,1 százalékát tette ki a bázisszintnek. A kirakatlan, széles nyomtávú rakott teherkocsi-maradvány napi átlaga 44,9, hóvégi értéke pedig 33,3 százalékkal nőtt.

A körzet normálnyomtávú rakott teherkocsiban kifejezett kilépő áruforgalmát 4,8 százalékos visszaesés jellemezte. A fogadóképesség és az elegyráfutás továbbra sem volt egyensúlyban. Ezt jól érzékelteti a kilépésre váró maradvány napi átlagának 23,2, illetve hóvégi értékének 23,5 százalékos emelkedése.

Az áruszállítás minőségét illetően a ki nem állított teherkocsikat, a gépácsorgásokat, és a menetrendszerűséget alapul véve javulás, míg a vonatfeloszlatásokat, gépre várásokat és a kirakatlan maradvány alakulását figyelembe véve erőteljes visszaesés jellemezte.

A negatív tényezők igen kedvezőtlenül befolyásolták a vasút teherkocsi-kihasználását, ami kitűnik abból, hogy a bázisbelinél 5,5 százalékkal kevesebb árutonna-kilométer teljesítményt a vasút csak a dolgozó teherkocsik számának 2,3 százalékos növelésével tudta biztosítani. Az elégtelen teherkocsi-gazdálkodás,

különösen a vasút devizabevételeinek alakulására hatott károsan,

mivel a kocsibérkövetelést kifejező egyenleg a bázishoz képest közel 90 ezer kocsinappal csökkent.

A tehervonati mozdonyok kihasználása áprilisban kielégítően alakult. Az egy mozdonyra jutó napi hasznos futás a gőzvontatásnál 0,7, a kis dízelmozdonyoknál 3,4, a nagy dízelmozdonyoknál pedig 1,7 százalékkal nőt, a villamosmozdonyok esetében pedig megfelelt a bázisszintnek.

A személyszállításban lényegesen kedvezőbb a helyzet. Becsült adatok szerint

a vasút 23 millió 345 ezer utast szállított, s ezzel a bázishoz viszonyítva 100,2, a tervhez képest 100 százalékos teljesítést ért el.

Az utaskilométerben kifejezett vasúti munka teljesítése 100,4 és 99,3 százaléknak felel meg.

A személyszállítás minőségét áprilisban fejlődés jellemezte. A menetrendszerűség hálózati szinten 0,2 százalékkal, ezen belül a nemzetközi vonatoknál 14,6 százalékkal nőtt, az egy késetten közlekedett vonatra jutó késési idő pedig 0,5 perccel, illetve 11,1 perccel csökkent.

FELÚJÍTOTT RAKODÓTÉR

A közelmúltban vette át a salgótarjáni *Május 1. MÁV-Volán komplexbrigád* a több mint hárommillió forintért felújított rakodóterületet Salgótarján-külső pályaudvaron. Az eddig mostoha körülmények között dolgozó brigádtagok ezentúl jó munkakörülmények között tevékenykedhetnek.

A felújításra a MÁV és a Volán Vállalat adott pénzt. A kivitelező a hatvan—salgótarjáni pft. főnökség volt. A komplexbrigád társadalmi munkával segítette a rekonstrukciót.

VALLOMÁSOK A GYERMEKNEVELÉSRŐL

„Nincs ennél szebb hivatás!”

Társadalmunkban sajnos kevés a háromnál több gyermekes családok száma. A legtöbben egy-két utódot vállalnak. Ne kutassuk most ennek okait, hiszen a válasz nem olyan egyszerű. Sokan kényelmi szempontok miatt döntenek az egy-két gyerek mellett, *„Több gyerek, több gond, több kiadás”* — mondják. Mások egyszerűen félnek. Nem bíznak önmagukban. Kétségtelen, hogy a sok gyerek nagy felelősség. De vajon, akik vállalták ezt, hogyan vélekednek? Csak a gondot, a felelősséget, a lemondást érzik? Erről beszélgettem április 30-án, a vasutas-szakszervezet székházában (huszonhat több gyermekes anya tiszteletére rendezett ünnepség után), két édesanyával.

Zavacki Ferencné

Nem bánták meg

Berencsi Andrásné 35 éves. Karcsú, mosolygós szemű, derűs fiatalasszony. Nem sokan hiszik el neki, hogy nyolc gyermeke van. A MÁV Hídépítési Főnökség dolgozója.

— Mi szeretjük a gyerekeket — mondja elgondolkozva. — Először csak kettőt terveztünk, de aztán nyolc lett. Nem bántuk meg. Pedig nekünk nem segít senki, nincs nagymama. A férjem is a főnökségen dolgozik, motorszerelő. Bolondul a gyerekekért. Én most gyesen vagyok a legkisebb fiammal, *Gyulával*. Ő egyesztendős. *András* a legidősebb, tizenhárom éves.

— És a többiek?

— Mariann 11, Gábor 8, Éva 6, Mónika 5, Miklós 4, Zoltán pedig két és fél éves. A család sokat dédelgetett kedvence Zoltán, mert sokáig súlyos beteg volt. Már meggyógyult, de nagyon kell rá vigyázni, hogy meg ne fázzon. Egy anyának az a legroszszabb, ha beteg a gyerek.

A *Berencsi* család három szoba hallos, 137 négyzetméter alapterületű tanácsi lakásban él Budapesten. Közel van az iskola és az óvoda is. *Berencsiné, Marika* fél hatkor kezdi a napot. Elkészíti a reggelit, ellenőrzi az iskolások tanszereit, megfésüli az ovisokat és közben rengeteg kérdésre válaszol. Nyolc órára elcsendesedik a lakás, egyedül marad a két kicsivel. Takarítással, főzéssel telik a

Berencsi Andrásné

napja. *Akkor a legboldogabb, amikor délután ismét együtt az egész család.*

— A férjem ilyenkor a gyerekekkel játszik, segít a leckekészítésben, én pedig — amikor már elaludtak a kicsik — kézimunkázok. Kötök, varrok. Ezzel is kevesebb a kiadás. *mert bizony nem könnyű a pénzt beosztani.* Ezt nem panaszként mondom, mert jó a közérzetünk. *A gondokat elhomályosítja, háttérbe szorítja a gyermeknevelés öröme. Nincs ennél szebb hivatás.* A nagyok sokat segítenek. Egy nagy családban a gyerekek könnyebben megtanulják azt: *mit jelent az önzetlenség, a felelősségérzet, a kötelesség, a szeretet.*

Értelmet ad az életnek

Berencsiné 1967-től telefonkezelőként dolgozott a hídépítési főnökségen. Két év múlva letelik a gyes. Szeretne ismét dolgozni, de más munkakörben, mert a telefonkezelői feladatokat nyolc gyerek mellett nem tudja ellátni.

Zavacki Ferencné temperamentumos, céltudatos asszony. Amit elhatároz, azt rendszerint meg is valósítja. Egyéniségéből derűs nyugalom, optimizmus árad. Négy gyermeket nevel egyedül. *A debreceni tanítóképző első éves levelező hallgatója.*

— *Nagy öröm a gyerek. Értelmet ad az életnek, edzi az akaraterőt. Ezért mertem a továbbtanulást is vállalni* — mondja. — 1975-ben helyezkedtem el a vasútnál. Debrecenben, a számítástechnikai üzemben lettem gépkezelő. Egy évvel később gyesre mentem, majd 1979-ben az állomás személypénztárába kerültem tanulónak. Nem sokáig dolgoztam ott, mert ismét szültem. 1981-ben, férjem káros szenvedélye miatt el kellett válnom. Akkor már négy gyerekem volt, de éppen miattuk döntöttem így.

Zavackiné sorsa kezdetben nem volt irigylésre méltó. Három gyermekkel sokáig egy szobában laktak a szüleinél. Később három és fél szobás összkomfortos tanácsi lakást kaptak. Most ott él 10 éves Ferenc, 8 éves Katalin, 6 éves Adrienn és 2 éves Henrietta nevű gyermekével. *Elégedett embernek vallja magát.* Szerencsére a már nyugdíjas szülők sokat segítenek. Nyaralni viszik a gyerekeket és anyagi támogatást is adnak.

— A férjemtől nem fogadom el a gyermektartást, hiszen „beteg”. Azt mondtam neki, hogy kezdjen új életet, induljon „tiszta lappal”. A gyerekeket egyébként szereti, gyakran meglátogatja őket.

Hogyan tovább, ha letelik a gyes?

— Mik a tervei?

— Szeretném eredményesen elvégezni a hároméves tanítóképzőt. Az érettségit is a gyes alatt szereztem meg. Jövő májusban letelik a gyes, és döntenem kell, hogy hová megyek dolgozni. Én szeretem a vasutat, hiszen édesanyám és a nővérem is vasutas. Ha azonban nappali beosztást nem kapok az állomáson, kénytelen leszek máshová menni. Nem sok reményem van arra sem, hogy ha elvégeztem a tanítóképzőt, a MÁV-nál hasznosítsam magam, mint könyvtáros. Ezzel kapcsolatban az szb-titkár sem sok jóval biztatott. Ez még tehát a jövő titka. *Most annak örülök a legjobban, hogy a gyerekek egészségesek, kedvesek, szófogadók.* És egy anyának ez mindennél többet ér!

Kaszala Sándor

Brigádvállalás

A tiszta szolgálati helyért

Vöröskeresztes-alapszervezeti vezetőségválasztó taggyűlést tartottak a közelmúltban Salgótarján-Külső pályaudvaron. *Szücs László* titkár számolt be az elmúlt öt év eredményeiről, az alapszervezet tevékenységéről.

A taggyűlésen *a Május 1. MÁV—Volán komplex brigád* képviselője bejelentette, hogy a kollektíva tagjai nyolc óra társadalmi munkát vállalnak az alapszervezetnek, ezenkívül bekapcsolódnak a *„Nógrád megye az idősekért”* mozgalomba, majd felhívta a jelenlevők figyelmét a *Tiszta szolgálati helyért folyó* verseny fontosságára is.

A jelenlevők ezután megválasztották a kilenctagú vezetőséget. Titkárnak *Szücs Lászlót*, elnöknek *Deák János* állomásfőnök-helyettest választották.

A szobrászművész és köre

SZOT-díjat kapott Kirchmayer Károly,

a vasutas-szakszervezet központi képzőművész körének vezetője

Nem lepődnék meg, ha alkalomadtán arra kérnék: egyszer ő legyen a modell. Arcának jellegzetes, határozott vonásai jó témát kínálnának grafikusnak, festőnek, szobrásznak egyaránt. Ám hovatovább négy évtizede nem őt mintázzák, hanem ő alkot. Méghozzá felsőfokon. *Kirchmayer Károly* — akit eddigi, művészi és pedagógiai munkásságáért a munka ünnepén, május 1-én tüntettek ki SZOT-díjjal — az elismert szobrászok sorába tartozik. S a képzőművészetek iránt fogékony vasutasok azt is tudják róla: *elkötelezett oktató*, aki egyik fő hivatásának tekinti, hogy a Vasutasok Szakszervezete Központi Képzőművészeti Körének vezetőjeként rányissa az emberek szemét a szépre, s a valós értékek felé irányítsa az érdeklődésüket.

Kirchmayer Károly a műteremben
(Laczkó Ildikó felvétele)

Elsődleges cél az ízlésnevelés

— Az elsődleges célunk az ízlésnevelés, továbbá az, hogy a kör foglalkozásain napról napra jó kollektíva verődjön össze — mondja a Népszínház utcai műtermében, abban a hajdani üzlethelyiségben, amely egyszersmind alkotóterme, s a kör irodája. Ha nem volna tele szobraival, tágasnak nevezném; így, zsúfoltságában viszont alkalmi tárlatnak is beillik. „Ismerős” arcok köszönnek rá az oda betérőre: *Kodály Zoltán* karszékében ül, *Charlie Chaplin* botjára támaszkodik, *Madách Imre* emelt fővel tekint talán a jövőbe, s ott *Lenin*, meg a hajdani közlekedési miniszter, *dr. Csanády György* portréja is. Ám vissza az ő szavaihoz: — Akik e körhöz tartoztak-tartoznak, idővel másként kezdenek látni és élni. Megváltozott ízlésüket lakáskultúrájuk is tanúsíthatja, de még a munkahelyükön is másként viselkednek. Ők azok, akik nemcsak látják, de értik is a művészeti alkotásokat, s akik már kicsiny korukban megszerettetik gyermekeikkel a múzeumokat . . .

Hányan lehetnek? Hamarjában nem könnyű összeszámolni, oly nagy múltú e kör. Eredetileg a BVKH egyik irodahelyiségében honolt — 1947 júniusában alakult —, majd 1952-ben költözött át a Népszínház utcába. *Az első esztendőben 45 tagja volt, mostanság évről évre 160—180.* Aligha túlzunk, ha öt-hétezer embert említünk. Kinőtt közülük Munkácsy Mihály díjas képzőművész is; negyvenketten innen mentek a főiskolára, vagy az itt szerzett ismeretek és gyakorlat alapján lettek a Képző- és Iparművészeti Alap tagjává. Párizs egyik kitüntetett városrendezője, aki önálló negyedeket tervez, nemrég egy francia lapban nyilatkozott: *az alapokat a budapesti vasutas körben sajátította el.*

Ha büszkék is rájuk, mégsem az ő nevükkel kérkednek. Többre — vagy legalábbis annyira — tartják, hogy a művelődési tárca, a Népművelési Intézet javaslatára, négyszer tüntette ki a kört a *„Kiváló együttes”* címmel (s akik ezt négyszer kiérdemelték már, azok végleg kiválók). Büszkék arra, hogy hét nemzetközi kiállításon vettek részt — szerepeltek alkotásaikkal *Párizsban, Helsinkiben, Bécsben, Münchenben* és másutt —, két aranyérmet hoztak haza, s egyszer sem tértek vissza valamilyen elismerés nélkül. Az sem a sor végére tartozó öröme a körvezetőnek, hogy mintegy nyolcvanan a törzsgárda tagjai, évtizedek óta járnak ide. Így *Bottyán János*, az Északi Járműjavító műszerész művezetője 1947 óta, akárcsak a szintúgy északis *Gomola József* kazánlakatos, aki évente azért utazik külföldre, hogy szabad idejének zömét valamelyik világhírű múzeumban töltse.

Szeptembertől a vasutasnapig

— Ki miként válhat a kör tagjává?

— *Minden évben szeptemberben kezdődik a köri munka, s a vasutasnapig tart. A vasutasnapon műtermünk országos kiállításnak ad helyet, jönnek az amatőrök Debrecenből, Miskolcról, Szegedről és máshonnan . . .* Szeptemberben külön-külön foglalkozunk a jelentkezőkkel, közülük általában minden második vasutas. Az első hetek természetes lemorzsolódása után jobbára százhatvan-százhetvenen maradnak, így érhető el, hogy naponta huszonöt-harminc embernél többen ne zsúfolódjanak a műteremben. *A helyiségek fenntartása, a lakbér, a fűtés, a világítás, a modellek, a két tanár és a művészettörténész-előadó díjazása hozzávetőleg évente 300 ezer forintjába kerül a szakszervezetnek.* A tagok ehhez képletes összeggel járulnak hozzá: ha vasutasok, kétszáz, ha pedig más területen dolgoznak, négyszáz forinttal. S van köztük orvos, mérnök, tanár, diák, munkás egyaránt . . .

Kirchmayer Károly nem véletlenül került éppen e kör élére: *vasutas családból érkezett* — édesapja az Istvántelki főműhely lakatosa volt —, s ő maga is vasutas kolónián élt 16 éven át, a rákospalotai MÁV-telepen, 1941 és 1957 között.

— Újpesten rendezett kiállítást a Magyar Kommunista Párt 1947-ben — emlékezik vissza —, s azon harmadik díjat nyertem. Ott hívtak meg a kör akkori vezetői, *Radnai József* és *Kisfarkas Imre* festőművészek, hogy mint friss diplomás, tanítsak. Egy évi próbaidőről volt szó . . . s azóta harmincöt év telt el. Mi tagadás: örömmel vegyes szorongással érkeztem, nem tudtam, hogy van-e érzékem a pedagógiához. Azóta egyik lételememmé vált a tanítás, amely ilt, szerencsére, a tanulást is lehetővé teszi. A különböző korú, képzettségű és nemű emberekkel foglalkozni változatlanul nagy élmény. . . . A teljességhez tartozik, hogy e kollektívában őszinte barátságok, szerelmek és házasságok is szövődtek, s ez is jó.

Teljes élet

— A kör vezetése, a vele járó adminisztratív munka, a tanítás nem nehezíti a szobrászművész alkotó tevékenységét?

— *Kétségkívül sok időt von el, de a jó időbeosztáson ugyancsak sok múlik.* Reggel kilenckor már a műteremben vagyok, a kör tagjai pedig csak délután, öt óra tájban érkeznek. A feleségem szerencsére megszokta, hogy kora reggel indulok útnak és késő este lát viszont. S végső fokon maga a vasutas-élet is sok témát adott nekem . . .

Sorolhatjuk: plakettja a Sínüzem, a Rákosrendező; az ő dombormüve díszíti az 1967-es centenárium óta az Északi Járműjavító falát, Hámán Kató mellszobra a Nyugati pályaudvar Hámán-udvarában áll negyedszázada, a Pihenő nő című szobor pedig a szolnoki MÁV Kórház parkját díszíti. De említhetnénk az egyéb, köztéri és középületekben látható alkotásait is, van belőlük vagy húsz, Budapesttől Törökszentmiklósig, a Magyar Nemzeti Galériától a pécsi Janus Pannonius Múzeumig, a Művelődési Minisztériumtól a fóti általános iskoláig. Kitüntetései között ott a *Szocialista Kultúráért;* Párizs városának 1960-ban elnyert *aranyérme*, megannyi dicsérő oklevél — az Ezüstgerely pályázaton első, a Marx szoborpályázaton és a Magyar Néphadsereg Katonai pályázatán harmadik díjat kapott, díjazták a gabrovói nemzetközi humorfesztiválon; szobrai és kisplasztikái közérthetőek, biztos kezű mesterre vallanak.

Alkot, tanít, irányít. *Művész, s közvetve vasutas is.* Így, teljes — és tartalmas — az élete Ötvenkilenc esztendős.

Földes Tamás

Vendégek Belgiumból

Egyhetes hivatalos, baráti látogatást tett hazánkban — szakszervezetünk vendégeként — *Alphonse Tonneaux*, a Belga Vasutas Szakszervezet elnöke. A delegáció tagjaként a kíséretében érkezett felesége és munkatársa *Pierre Herin*. A látogatásra a szervezeteink közötti hagyományos kétoldalú delegáció csere keretében került sor. A küldöttséget magyarországi tartózkodása alatt fogadta *Timmer József*, a SZOT titkára, *Debkumar Ganguli*, az UIS Transports főtitkára és *Szűcs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója.

A szakszervezetünk székházában tartott fogadáson Koszorús Ferenc főtitkár tájékoztatta a vendégeket a magyar szakszervezetek álláspontjáról egyes nemzetközi kérdésekben, a szakszervezeti mozgalmat, ezen belül a vasutas-szakszervezeteket érintő aktuális kérdésekről, így például a nemzetközi vasutas szemináriumokról továbbá hazánk gazdaságpolitikájának újszerű vonásairól. A belga delegáció látogatást tett Egerben, ahol a Megyei Tanács elnöke és az SZMT vezetőtitkára adott ismertetést Heves megye fejlődéséről, a megye állami és szakszervezeti szerveinek tevékenységéről.

Koszorús Ferenc tájékoztatja a vendégeket

A MÁV kollektív szerződés módosítása

A főbb változtatásokat a vasutasok javaslatára hajtották végre

A kollektív szerződés szabályainak kialakításánál, az előírások módosításakor mindig figyelemmel kell lenni a gazdálkodás (bér, költséggazdálkodás stb.) lehetőségeire és csak olyan kötelezettségek vállalását lehet rögzíteni, amelyek anyagi fedezete biztosított. Ezek a lehetőségek nagyrészt csak jobb munkával, a feladatok maradéktalan teljesítésével bővíthetők. Gyakran előfordul, hogy a dolgozók jogos kérései, javaslatai az anyagi erőforrások korlátai miatt nem teljesíthetők.

A MÁV, mint vállalat egy kollektív szerződést köt, amelynek előírásait az önálló egységek a helyi sajátosságok figyelembevételével „függelékben" kiegészítenek, vagy — meghatározott körben — szabályoznak. A függelékben a kollektív szerződéssel, vagy magasabb jogszabállyal ellentétes szabályok nem szerepelhetnek. A függelék készítésénél is figyelemmel kell lenni a helyi lehetőségekre. Így előfordulhat, hogy egyes szervezeti egységek olyan szabályokat is felvesznek a függelékükbe, amelyre más egységeknél még a feltételek nem biztosítottak.

A legtöbbet vitatott kérdések

A kollektív szerződésről el lehet mondani, hogy a legdemokratikusabb szabály, hiszen tervezetét a dolgozókkal meg kell vitatni, a végrehajtásról minden év elején be kell számolni. *Az ez évi módosításnál szinte valamennyi változtatás a vasutasok kezdeményezésére, javaslataik figyelembevételével történt.* A korábbi évekhez viszonyítva a demokratikus fórumok köre is bővült. Egyes részkérdéseket azokkal a dolgozócsoportokkal külön is megvitattak, akiket a módosítási javaslat közvetlenül érintett. Az alkalmazott módszer hasznosnak bizonyult, ezért ezt a jövőben is követni kell.

Az elnökség és a központi vezetőség javaslatára a kollektív szerződés vitái során felmerült valamennyi fontosabb kérdésre az illetékeseknek a Magyar Vasutasban választ, magyarázatot kell adni. Ezúttal az elfogadott módosítások közül az alábbi három, a legtöbb vitára okot adó kérdéssel foglalkozunk.

1. *Az utazó dolgozók szolgálati óráinak rendezése.*

2. *Állomási dolgozók szolgálat átadásra-átvételre fordított idejének díjazása.*

3. *A kiemelt forgalmi jutalék kétszeresére emelése a budapesti állomások elegyrendezői munkaköreiben.*

Mindháromra jellemző, hogy végrehajtásuk jelentős bérkihatással jár.

A múlt évben a kollektív szerződés sokat vitatott része volt a 18. §, amely az utazók munkaidejét, a szolgálati órát szabályozta. A régi szabály lényege az volt, hogy az utazók munkaidejéből kirekesztette a forduló (közbenső) állomásokon azokat a várakozási időket, amelyek tartama a két órát meghaladta. *Ezekre a várakozási időkre az alapbér 50 százaléka járt díjazásként.* Az utazó dolgozók többségét ez a szabály is kedvezően érinti, hiszen sok dolgozónál jelentős keresetnövekedést eredményezett. Jellemző a pozitív hatásra, hogy az utazóknál összességében *ez a szabály éves szinten mintegy 35 millió forinttal növelte a jövedelmet.*

Mindezek ellenére a vontatási utazók egy kisebb részét hátrányosan érinti az új szabályozás, ezért kérték ennek módosítását. Indokuk az volt, hogy a várakozások munkáltatói érdekből merülnek fel, ezért a hátrányos következményeit is a munkáltató viselje. A vasút gazdasági vezetői a szakszervezettel egyetértésben — méltányolva a dolgozók kérését — az utazók szolgálati órájának újbóli szabályozására „A" és „B", azaz két javaslatot bocsátottak vitára.

A „B" javaslatot fogadták el

Az „A" javaslat szerint: *„Az utazó dolgozók munkaidejét kitevő idő a szolgálati óra, amely a honállomáson való feljelentkezéstől a lejelentkezésig tart, kivéve ebből a forduló és közbeeső állomáson a laktanyai elhelyezéssel biztosított pihenőidőt, ha az a le- és feljelentkezési időnormán kívül — a három órát meghaladja.* Ez utóbbi esetben a pihenőidő teljes tartalmára a havi alapbér alapulvételével számított 50 százalékos díjazást kell fizetni."

A „B" javaslat a következőket foglalja magába: *„(1) Az utazó dolgozók munkaidejét kitevő idő a szolgálati óra, amely a honállomáson való feljelentkezéstől a lejelentkezésig tart;* kivéve ebből a (2) bekezdésben meghatározott várakozási időt.

(2) Az egy szolgálaton belül forduló és közbeeső állomáson eltöltött várakozási idő nem minősül szolgálati órának, ha időtartama — a lejelentkezési időnormán, (illetőleg a következő feljelentkezési időnormán) kívül — meghaladja a négy órát és a dolgozó gépen, illetőleg szerelvényen kívül tölti el.

Ha a gépen, illetőleg a szerelvényen kívül töltött várakozási idő a négy órát meghaladja, akkor a le- és feljelentkezési időn kívüli összes várakozási idő nem számít bele a dolgozó szolgálati óráiba. Erre az időre a dolgozót a havi alapbérének alapulvételével számított 50 százalékos díjazás illeti meg."

Az érintett dolgozók többsége a „B" javaslatot támogatta, a vasutas-szakszervezet központi vezetősége 64:11 arányban szintén ezt a javaslatot fogadta el és így ez került be új szabályként a kollektív szerződésbe. Erre a célra éves szinten 16 millió forintot fordít a MÁV.

Ezzel — a jelenlegi körülmények között — optimálisan rendezték az utazó dolgozók munkaidejét, nem szabad ugyanis figyelmen kívül hagyni: az utazó szolgálatnak velejárója, hogy forduló állomáson várakozási idők jelentkeznek. Ezek az idők a vezenylési munka javításával azonban csökkenthetők.

Állomásbejárási pótlék

Az állomási dolgozók egy részének az *F. 2. sz. forgalmi utasítás* a szolgálatátvétel előtt jelentkezési kötelezettséget, több munkakörben állomásbejárási feladatot ír elő. *Eddig a dolgozók erre az időre díjazást nem kaptak, ez az idő nem számított munkaidőnek.* Az érintett dolgozók körében régi probléma volt, ezért sokszor felvetették — tegyük hozzá, jogosan! — ennek az időnek a díjazását. Az évi bérfejlesztés felosztásánál már gondoltunk ennek rendezésére, ezért erre a célra is megfelelő összeget tartalékoltunk.

A szakszervezettel közösen ezzel kapcsolatban is két javaslatot dolgoztunk ki.

Az egyik javaslatunk az volt, hogy ezt az időt munkaidőként ismerjük el és adjuk hozzá a teljesített munkaidőhöz. A javaslatot az érintett dolgozók elé terjesztettük. Ezt nem találták megfelelőnek, többségük nem értett egyet vele. Ezért a Vasutasok Szakszervezete elnöksége elé már csak a másik javaslat került, amelyet korábban a dolgozók és végül a központi vezetőség is megfelelőnek tartott. Így került felvételre a kollektív szerződés 59/a. §-a, amely a következőket tartalmazza:

„Az F. 2-es forgalmi utasítás szerint az állomási személyzethez tartozó azon fordulószolgálatos dolgozók részére, akik az utasítás rendelkezése alapján munkaidőn kívül teljesítik a szolgálat átvétel-átadási, állomásbejárási kötelezettségüket, e címen a következő pótlékot kell fizetni:

a) ha a munkaidőn kívüli kötelezettség teljesítéséhez szükséges idő szolgálatonként 11—30 perc között van, akkor szolgálatonként 10 forint,

b) ha 30 percet meghaladja, akkor szolgálatonként 20 forint,

A 10 percet meg nem haladó időtartamra a pótlék nem jar. Nem jár pótlék olyan esetben sem, amikor a fenti kötelezettségét a dolgozó nem teljesítette, vagy munkaidőn belül teljesítette.

A fenti tevékenységhez szükséges időtartamot munkakörönként helyi függelékben kell meghatározni."

Természetesen nem kerülhet díjazott időként figyelembevételre a szolgálati hely megközelítésére, a tisztálkodásra, az átöltözésre fordított idő, hiszen az ilyen időket a népgazdaság egyik területén sem lehet munkaidőként elszámolni, vagy erre díjazást fizetni.

A kollektív szerződésnek ez a szabálya éves szinten mintegy 30 millió forint többletbérkiadással jár, vagyis ennyivel növekszik az érintett dolgozók keresete.

A szabály bevezetésétől, alkalmazásától azt várjuk, hogy

— a dolgozók az utasításban előírt kötelezettségnek lelkiismeretesen tegyenek eleget,

— javuljon az üzembiztonság,

— legyen zökkenőmentes a folyamatos szolgálat.

A gazdasági vezetőknek az a feladata, hogy a dolgozók részére munkaidőn kívüli kötelezettségeket csak akkor írjanak elő, ha erre feltétlenül szükség van.

Kiemelt forgalmi jutalék

Alapvetően munkaerőgazdálkodási célt szolgált a kollektív szerződés 61. §-ának módosítása, amely a korábban *5000—10 000 forint között megállapított kiemelt forgalmi jutalék összegét* az elegyrendezői munkakörökben (tolatásvezető, kocsirendező, váltókezelő, saruállító) *a kétszeresére emelte.* Közismert, hogy a budapesti állomásokon a felsorolt munkakörökben évek óta olyan mértékű a munkaerőhiány, hogy az már gátolja a legszükségesebb feladatok elvégzését, fokozza a balesetveszélyt és az ott dolgozóktól az elvárhatónál is magasabb munkaintenzitást követel meg. *A munkaerőhiányt csak enyhíti a kirendelt dolgozók és egyes tanfolyamok hallgatóinak igénybevétele.* Ezeknek a dolgozóknak áldozatos munkája nélkül már a budapesti pályaudvarokon jelentkező feladatok el sem lennének végezhetők. Ez az intézkedés éves szinten mintegy 6 millió forint többletbérfelhasználását jelenti. *Ettől azt várjuk, hogy enyhülnek az utánpótlási nehézségek, a nagyobb kereseti lehetőségek vonzóbbá teszik e munkakörök nehéz feladatainak ellátását.* Ugyanakkor elősegíti a munkafegyelem javítását, mert fegyelemsértőkkel szemben alkalmazható a kiemelt forgalmi jutalék csökkentése, sőt teljes megvonása is és az eddiginél érzékenyebben érintheti az érintett dolgozókat.

A kollektív szerződésnek ezzel a módosításával egyidejűleg *a kétszeresére tervezzük emelni a kirendelt dolgozók és tanfolyamhallgatók „kirendelési jutalékát",* amely a kirendelés vállalásának érdekeltségét fokozza. Hiszen egy kirendelt dolgozó a kirendelés első három hónapjának teljesítése után 5000, minden további hónap után 2000-2000 forint többletkeresethez juthat. A cél az, hogy a kirendelés vállalását — ha lehet — *önkéntességi alapra helyezzük.*

Mint a bevezetőben már utaltam rá, ebben a cikkben a kollektív szerződés módosításának azokról a részeiről volt szó, amelyek jelentős bérkihatással járnak. A következő írásokban részletesen indokoljuk az egyéb módosítási szabályokat és visszatérünk a dolgozóknak azokra a javaslataira is, amelyek a mostani módosítás során nem lettek figyelembe véve.

Simon József,
a munkaügyi és szociálpolitikai szakosztály vezetője

A személyiség formálásáért

Megtartotta alakuló ülését a Nyugati művelődési bizottsága

Az alig fél éve működő Budapest-Nyugati Üzemfőnökségen, május 7-én alakuló ülését tartotta a művelődési bizottság. A mintegy ezerötszáz dolgozót foglalkoztató főnökség közművelődési helyzetének javításában, az új társadalmi szerv koordináló, véleményező és javaslattevő munkájával sokat segíthet majd. A bizottság tagjai között megtalálhatók az oktatással foglalkozó szakemberek, a mozgalmi szervek, szocialista brigádok képviselői is.

Az alakuló ülést Soós Károly üzemfőnök nyitotta meg, aki elöljáróban utalt a legfontosabb tennivalókra. *Valamennyien egyetértettek abban, hogy első feladatként helyzetfelmérő munkát kell végezniök, hiszen csakis az igények és körülmények reális ismeretében tervezhetik meg a munkahelyi művelődés soron következő tennivalóit.* A bizottság tagjai abban is egyetértettek, hogy észrevételeikkel, közreműködésükkel személyiségformáló nevelő munkát kell kifejteniök, és ennek érdekében tevékenységük nem korlátozódhat a programok szervezésére. A dolgozók közösségi magatartását, munkához való viszonyát, művelődési igényeit fokozott figyelemmel kell kísérniök, észrevételeikkel és javaslataikkal fejleszteniök.

Az üzemfőnökség létszámából *csaknem négyszáz a 30 éven aluli fiatal.* Kedvező, hogy közülük mindössze tizenegy nem rendelkezik az általános iskola nyolc osztályával. Ez a tény arra sarkallja a művelődési bizottságot, hogy a fiatalok szakmai képzéséhez adjon ösztönző segítséget.

Az is szóba került az alakuló ülésen, hogy a jelenlegi művelődési lehetőségek jobb kihasználását kell szorgalmazni. Így például *növelni kell a 18 ezer kötetes gőzkönyvtár és ennek 13 letéti könyvtára olvasóinak számát,* és megfelelő egészségügyi propagandával fokozni kell a kondícionáló terem iránti érdeklődést is. A pártbizottsággal közös klubhelyiségben gyakoribbá kell tenni azokat az összejöveteleket, ismeretterjesztő előadásokat, amelyek egyúttal a művelődést is szolgálják. S miután az üzemfőnökség létszámából közel kilencszázan bejáró dolgozók, a lakóhelyi művelődési szervekkel is megfelelő kapcsolatot kell kiépíteni.

Az alakuló ülésen megjelentek a Vasutasok Szakszervezete és a MÁV Vezérigazgatósága illetékes osztályának képviselői is, hogy útmutató segítséget adjanak. Mindenekelőtt az üzemfőnökség társadalmi szerveivel való fokozott együttműködésre, a tervszerű, felelősség teljes munkára, valamint a koordinálás jelentőségére hívták fel a művelődési bizottság figyelmét.

Pálinkás Katalin

LAJOS BÁCSI

Hatvanhat éve szervezett dolgozó

Gyapai Lajos a századforduló előtt, 1896-ban született Szatmár-hegyen. A paraszt szülők gyermeke húszéves korában került kapcsolatba a munkásmozgalommal.

Mint sorkatonát 1916-ban a Magyar Királyi Vas- és Acélgyár diósgyőri fűtőházába vezényelték munkára. Leszerelése után ott is maradt. Belépett a Vas- és Fémmunkások Szakszervezetébe és a dalárdába is, melynek alapító tagja volt.

Mint vöröskatona 1919-ben, a Tanácsköztársaság idején, részt vett az északi hadjáratban. A visszavonulás után újból a diósgyőri fűtőházba került lakatosnak.

A felszabadulás után, amikor a MÁV átvette a vasgyártól a fűtőházat, vasutas és vasutas-szakszervezeti tag lett. Nyugállományba huszonöt éve, 1957-ben vonult. Azóta a vasutasok nyugdíjas szakszervezeti csoportjának tagja.

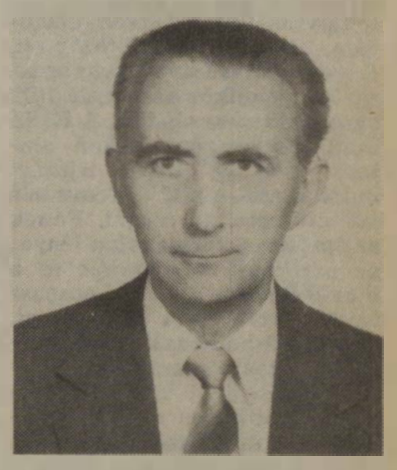
Ahogy Lajos bácsi elmondotta, *elégedett és boldog embernek tartja magát.* Mindig munkás volt, kitüntetések nem díszítik a mellét. Legnagyobb kitüntetés és jutalom az, amit az élettől kapott: az a 86 év, melyet eddig tisztességben, becsületben megélt. Két gyermekének, három unokájának és négy dédunokájának szeretete és rajongása bearanyozza öreg napjait.

Kisvárdai János

Út az Eötvös Loránd-díjig

Bemutatjuk Balogh Győző műszaki-gazdasági tanácsadót

Balogh Győző mérnök-főtanácsos, a MÁV vezérigazgatóság műszaki-gazdasági tanácsadója április 4. alkalmából Urbán Lajos államtitkártól a KPM Dob utcai székházában vette át az Eötvös Loránd-díjat, amellyel a hosszú időn át végzett eredményes munkáját ismerték el.



A győri születésű *Balogh Győző* távolról indult. Szorgalommal társult tehetséggel végezte el a Műszaki Egyetem gépészmérnöki karának villamos tagozatát. Eközben két felsőfokú nyelvvizsgájának alapjait is lerakta. Németül és franciául is tárgyalóképes partnerré vált.

Előbb az újpesti Egyesült Izzóban dolgozott, majd hirdetésre jelentkezett a MÁV-nál, amelynek egy életen át elkötelezett, megszállott dolgozója lett.

— *Pályafutásomat 1948-ban, a budapesti vasútigazgatóság távirda-intézőségében kezdtem* — emlékszik a régi időkre. — Rövid ideg a Budapest—Déli pályaudvaron is dolgoztam, a távirda és forgalmi szakvizsgákra ott készültem. Ezek voltak azok az évek, amikor megszerettem a vasutat. Ezt követően a Központi Távíró és Távbeszélő Hivatalba kerültem mint üzemmérnök. Feladatom a rádió- és távíróhálózat újjáépítésével és továbbfejlesztésével kapcsolatos munkák szervezése és irányítása.

A vezetékes távíróhálózat kiépítése, korszerűsítése; a hangerősítő- és a mozdonyrádiórendszerek bevezetésének előkészítése Balogh Győző életének egy-egy állomását jelentik.

— *A munkát mindig hivatásnak éreztem* — vallja. — *1951-ben kerültem a MÁV vezérigazgatóság 9/A távközlési osztályára, ahol folytattam a rádió- és távközlési, valamint hangerősítő-rendszerek továbbfejlesztését, szélesebb körű elterjesztését. Ekkor indult a magyar vasút nemzetközi távközlő összeköttetéseinek kiépülése és a távgépíró-hálózat automatizálása is, melyet végül 1964-ben fejeztünk be.*

Ebben az időben felgyorsultak az események. Egyik feladat követte a másikat és így került sor a számítástechnika és távközlés kombinált alkalmazására is.

A számítástechnika térnyerése a vasút gazdasági életében egyúttal annak tervezését, szervezését és irányítását is könnyítette és pontosította. E két rendszer összekapcsolása pedig az adatátvitel, a hírközlés megyorsítását jelentette és e kettő képezett komplex egészet.

Balogh Győző szikár, még mindig fiatalos tartású, csendes beszédű ember. Mint aki benne élt az események áramlatában és megszokta, hogy a vasút műszaki fejlesztését érvekkel is szolgálja, ezúttal sem keresi a szavakat. Folyamatos beszéde tanári magatartásra vall. Szakember, akinek teret adott az élete ahhoz, hogy megvalósítsa elképzeléseit.

— *A hőnfutásjelző berendezések MÁV-nál való alkalmazását is segítettem előkészíteni. A fővonalakon egyre-másra szűntek meg az őrhelyek és elmaradt az örök figyelő tekintete. A berendezés üzembe állítása hasznos műszaki lépésnek bizonyult, hisz képes ellensúlyozni a munkaerőhiányt, és kiváltani az élőmunkát.*

1950 óta hosszú ideig a MÁV Tisztképző Intézetben rádió- és távírótechnikát tanított. Az utóbbi időben pedig munkája szerves részét képezte a MÁV-nak a nemzetközi helybiztosítási rendszerbe való bekapcsolása.

Hittel, meggyőződéssel valja:

— *A vasútnál kevés olyan beosztás van, ahol a munkát egyedül is lehet sikerrel végezni. Még a vonalbejáró is találkozik valakinek a munkájával. Úgy érzem, hogy ez a kitüntetés, amely váratlanul ért, ám annál nagyobb örömmel töltött el, nemcsak személyemnek szól, hanem közvetlen munkatársaimnak is.*

Balogh Győzőnek három lánya van. Az egyik gyógyszerész, a másik villamosmérnök, a harmadik tanár. Igyekezett olyan nyugodt családi hátteret teremteni, amelyben a feleség a család irányítását, a gyermekek nevelését és taníttatását felelősséggel vállalhatta.

Szabó Béla

A MÁV Kiváló Brigádja

A MÁVTI pályatervezői versenyt futnak az idővel

Bevallom azt gondoltam, hogy a vasúti pályatervezők egész nap íróasztaluk fölé hajolva rajzolnak. A valóságban ennél sokkal összetettebb és nehezebb a dolguk. Erről akkor győződtem meg, amikor a MÁV Tervező Intézet *Minőségi* szocialista brigádjának tagjaival beszélgettem. A kiskollektíva a közelmúltban elnyerte a MÁV Kiváló Brigádja címet. A jelenleg héttagú brigád 1962-ben alakult.

— *Jól összeszokott gárda a miénk* — mondja *Sieben László* brigádvezető. — *Hat műszaki szakember és egy adminisztrátor tartozik közénk.* Bár itt most csak hatan gyűltünk össze, mert Homonnai Jánosné kolléganőnk sajnos beteg. Tavaly összesen négyszáz óra társadalmi munkát végeztünk, pedig többnyire családos emberek vagyunk. Vighnének például két gyermeke van, mégis száz óra többletmunkát végzett.

Hegyen, völgyön

— Mit szól ehhez a család?

— Nem nehezítik meg a dolgomat — mondja Vigh Miklósné. — Megértőek és mindenben segítenek. Tudják, milyen nehéz feladat a miénk. Az utóbbi időben eléggé elnőiesedett ez a munkaterület, pedig valójában igen nagy teherbírást igényel. A tennivalók negyven százaléka az adott terep felméréséből áll. Előfordul, hogy napokig, sőt hetekig nem mehetünk haza a családunkhoz, hiszen a tennivaló az ország másik végébe szólít. Nem panaszként mondom, *de nekünk rosszabb a helyzetünk, mint a pályamunkásoké, nekik legalább kiviszik az ebédjüket. Az időjárás viszontagságainak is ki vagyunk téve.* Hegyen, völgyön át cipeljük a műszereket és a holmijainkat. Néha azt sem tudjuk hogyan öltözködjünk? Arra is gondolnunk kell ugyanis, hogy ha melegszik az idő, akkor a levetett kabátot és pulóvereket is hurcolhatjuk magunkkal legalább 10 órán át.

— *A munkahely megközelítése sem egyszerű* — veszi át a szót ismét a brigádvezető. — *Kilométereket gyalogolunk, mire a megjelölt pályaszakaszt elérjük, és hozzáfoghatunk a munkához.* Régebben mindenütt találtunk egy őrházat, ahová behúzódhattunk az eső elől. Ma már ez nem ilyen egyszerű. Mire fedél alá jutunk, teljesen elázunk.

— *Nehéz elviselni a sínek és kövek között a nyári forróságot* — mondja Kéner Imre. — *A nyílt pályán nagy a hőség.* Ilyenkor a sínekhez nem tanácsos hozzáérni. De mi a gondok ellenére is szenvedélyesen szeretjük ezt a munkát. A fiatalok számára mégsem vonzó ez a feladat. Nem szívesen maradnak távol hosszabb ideig a fővárostól. Érthető, hogy ennyi utazást, fáradozást nem vállalnak, hiszen bárhol ugyanannyi pénzért kényelmesebb munkát is találhatnak. *Tennivalóink döntő többségét a geodéziai és egyéb mérések teszik ki.* A munka sok, mi viszonylag kevesen vagyunk. Ha a tervezésre több időnk jutna, akkor még gazdaságosabb megoldásokat alkalmazhatnánk. Egyelőre azonban versenyt futunk az idővel.

Szeretik azt, amit csinálnak

— Ez így igaz — hagyja jóvá Sieben László. — Számos tényezőtől függ, hogy mikor mehetünk a terepre mérni. Emiatt elég nehéz előre tervezni. Ennek ellenére igyekszünk helytállni. *Szerződést kötöttünk a szombathelyi igazgatóság Lenin szocialista brigádjával. Velük jól együttműködünk.* Sűrűn egyeztetjük a feladatokat, összehangoljuk a tennivalókat. Igyekszünk a megrendelőknek határidőre elkészíteni a terveket. Most például Sopron rendező-pályaudvar vasúti-pályaterveit készítjük. Hogy gyors ütemben dolgozhassanak már előzetesen eljuttattunk hozzájuk egy jól használható vázlatot. Így sok időt nyerhetnek.

Az előzetes adatszolgáltatás, a külön vázlatkészítés *nem kötelessége a Minőségi brigádnak.* Mégis szívesen vállalják a többletmunkát, mert tudják, hogy a megrendelő, a tervező és a kivitelező csak közös erővel érhet el sikert. Az elmúlt évben két alkalommal soron kívül is készítettek terveket a MÁV-nak.

A pályatervezők munkája ezek szerint egyáltalán nem könnyű. Mégis miért szeretik ezt a szakmát?

— *Két kolléganőm és én vasutas családból származunk* — mondja Gyarmati Ágnes. — *A szülői házból hoztuk magunkkal a vasút szeretetét.* A nehéz fizikai munkát, a sok viszontagságot csakis úgy lehet elviselni, ha szeretjük azt amit csinálunk.

— *Én azért vállalom a sok gyaloglást, mert imádom a természetet, a jó levegőt, a napfényt* — vallja Vigh Miklósné. — Igaz többnyire minden igen fáradságos, de kárpótol a természet.

Baráti kapcsolat

— Fárasztó, de szép feladat a miénk — szól közbe Kiss Mihályné.

A szombathelyi *Lenin* szocialista brigádhoz szoros baráti szálak fűzik a *Minőségi* szocialista brigád tagjait.

— Kölcsönösen látogatjuk egymást — meséli Szőnyi Károlyné. — Tavaly ők jártak Budapesten, azelőtt pedig mi utaztunk Sopronba. Most ismét mi megyünk hozzájuk látogatóba. A brigádnaplóban őrzött képek arról tanúskodnak, hogy igen jól sikerültek ezek a találkozások. A városnézés mellett mindig jutott idő a baráti beszélgetésre is.

Kéner Imrének Sukorón van egy kis telke, ahová évente egyszer-kétszer családostól kirándul a kis csapat.

— Imre nagy világjáró — mondja Sieben László. — Szenvedélye az utazás. Utazásait filmen is megörökíti, mert ez a másik kedvtelése. Így mi is részesülünk útiélményeiből. A természetbarát szakosztály rendezvényein pedig mások is meghallgathatják élménybeszámolóját.

A kis közösség tagjai igen jól gazdálkodnak az idejükkel. A tengernyi munka mellett jut idő pihenésre, közös szórakozásra, színházlátogatásra is. Méltán érdemelték ki a MÁV Kiváló Brigádja címet. Ez az elismerés további jó munkára ösztönzi a kollektívát.

cs- i-

Miskolci BFF-esek

A biztonságos közlekedésért

Kiválóan dolgozott a múlt évben, s ezért május elseje alkalmából „Vezérigazgatói dicséret" elismerésben részesült a MÁV Miskolci Biztosítóberendezési Fenntartási Főnökség. *Mészáros Ferencet*, a főnökség vezetőjét arról kérdeztük, mit végeztek, hogyan érték el kiváló eredményeiket.

— Sajátos munkaterület a miénk — kezdte —,de gyakorlatilag mi sem kaptunk más feladatot, mint az igazgatóság bármely más főnöksége.

Ezernyi szállal

— De biztosítóberendezésekkel csak ez a főnökség foglalkozik a miskolci vasútigazgatóság területén... — jegyeztük meg.

— Ez természetes. Nem is erre gondoltam. Csupán arra szeretnék utalni, hogy a mi munkánkra is éppen úgy vonatkoznak az általános követelmények, mint másokéra. *Mi is azt a feladatot kaptuk, hogy biztosítsuk a közlekedés zavartalanságát és javítsuk a kulturált utazás feltételeit* — magyarázta Mészáros Ferenc. — Meg azt, hogy fenntartási munkánkkal és új berendezések létesítésével járuljunk hozzá a vasút korszerűsítéséhez, szállítási teljesítményeinek növekedéséhez.

— S minderre volt is lehetőségük?

— De mennyire! Hiszen, aki ismeri a mi munkánkat, jól tudja, hogy ezernyi szállal, az az vezetékkel, sőt a vezeték nélküli jeltovábbítás eszközeivel is kapcsolódik a mi munkánk a korszerű vasútforgalom lebonyolításához. Annak éppen olyan fontos részét alkotjuk mi s, mint a vontatás vagy a pályafenntartás. A különbség lényege talán abban van, hogy miután nálunk a korszerű technikához kell érteni magasabb a szakmai követelmény. Ennek megfelelően alakítottuk a szakmai összetételünket is — folytatta a Miskolci BFF vezetője. — Dolgozóinknak mintegy a 80 százaléka szakmunkás: *műszerész, lakatos, hálózatszerelő. Az érettségizettek aránya nálunk meghaladja a létszám 50 százalékát és több mint 10 százalék a főiskolát, egyetemet végzettek száma.*

Érdekes példákat említett ezután Mészáros Ferenc, a biztosítóberendezésiek és a vasútüzem egyéb területein dolgozók munkájának összefüggéseiről. Sokan úgy gondolják például, hogy a CsM-közlekedés a forgalom és a vontatás közös eredménye. Ez annyiban igaz, hogy a mozdonyvezető valóban egyedül „viszi" a vonatot. Csakhogy ennek előfeltételét, a kellő biztonságot a vonatbefolyásoló berendezés telepítésével és fenntartásával mi biztosítjuk ehhez. S hogy ritkán gondolunk erre? Ez érthető, hiszen az érzékeny sínáramkörök szemmel nem láthatók. Mégis ezek adják a mozdonyvezetőnek a nélkülözhetetlen jelzési képeket, s ezek adnak parancsot a fékberendezésnek vörös jelző meghaladása esetén.

Komosoczki Imre technikus pályaszűrő ellenállásmérő beállítását végzi

(A szerző felvétele)

A kétszázadik dominó berendezés

— *Nagy területen végezzük a távközlő- és biztosítóberendezések karbantartását* — folytatta Mészáros Ferenc. — *A miskolci fővonalon Péceltől Mezőberényig, Kál-Kápolna kivételével, egybefüggő, korkorszerű állomási és vonali biztosítóberendezést üzemeltetünk. Kál-Kápolnán pedig most szereljük a korszerű biztosítóberendezést.* Erről érdemes megemlékezni, hiszen „mérföldkőnek" is számíthatjuk: ez lesz a MÁV kétszázadik dominó berendezése. A múlt évben az Eger—Putnok vonalon telepítettünk új mellékvonali kisállomási berendezéseket.

Szarvaskő és *Monosbél* állomáson működik ez a két saját építésű kisállomási biztosítóberendezésük. Szerényebb kivitelűek ugyan a „nagyoknál", de vágányfoglaltságot ugyanúgy jeleznek és a váltók állítását is gépi úton végzik. *Ezekkel az integra-dominó berendezésekkel kiváltották a nehéz fizikai munkát, s így lehetővé vált, hogy nők is könnyen elláthassák a szolgálatot ezeken a kisállomásokon.* S mindezeken túlmenően még a vasúti rádiózással, az utastájékoztató berendezésekkel, s még a dallamgenerátorokkal is a BFF dolgozói foglalkoznak.

Munkájuk minőségét az üzemkészségen mérik. A legfontosabb, amiben tavaly kitűntek a miskolciak, az úgynevezett *„jóságtényező"* volt. Ez a gondjaikra bízott biztosítóberendezéseknél 117,07 százalékos, míg a távközlő berendezéseknél 116,16 százalékos volt. A fejlesztésben 116,18 százalékot teljesítettek a főnökség dolgozói. *Ebben az anyagmentes termelési érték a tervezett 38 millióval szemben meghaladta a 61 millió forintot.* Különösen jelentős értékű munkát végeztek Miskolc—Tiszai pályaudvar felvételi épületének korszerűsítése során, de kiemelt munkát végeztek *Kál-Kápolna* és *Füzesabony* állomás között is, mindkét pálya korszerűsítésénél. *Tiszapalkonya* állomáson dominó 55 típusú biztosítóberendezést és üzemirányító hangrendszert létesítettek. Sok technikai munkát végzett a körzeti üzemfőnökségek létrehozásával kapcsolatban is a Miskolci BFF 650 dolgozója. Közülük 503-an tagjai a 35 szocialista brigádnak, amelyek munkájuk középpontjába az építés és a fenntartás minőségének javítását állították.

Hasznos újítások

A múlt évben 173 javaslatot nyújtottak be a főnökség újítói, s a megvalósított 118 újítás 183 300 forint megtakarítást hozott. — Ez utóbbi adat, csak azt tartalmazza, ami a főnökségnél volt kimutatható. Tény azonban, hogy az üzembiztosabban működő berendezések ennél sokkal több hasznot hajtanak a vasútüzem, s az egész népgazdaság számára. Talán érdemes lenne egyszer ilyen szemszögből is megvizsgálni ezeket a „szerény" BFF-es újításokat...

— Jelentős eseményhez érkeztünk az idén — mondotta befejezésül Mészáros Ferenc —, harminc éves Miskolc rendező-pályaudvarán a gurítói automatika és azóta működnek a vágányfékek is. Miért jelentős esemény ez számunkra? Azért, mert a három évtized során már teljesen amortizálódhattak volna ezek a berendezések. Erről azonban szó sincs, hiszen az igényeket most is üzembiztosan kielégítik. Megóvtuk őket, s ez a mi dolgozóink gondos fenntartási munkáját dicséri.

L. J.

Az átgondolt munkaszervezés eredménye

Miniszteri elismerő oklevél

Rákosrendező körzeti üzemfőnökséget — 1981. évi kiemelkedő munkájáért — *Miniszteri Elismerő Oklevéllel* tüntették ki. A kitüntetést április 30-án, a csomópont kultúrtermében rendezett ünnepségen adták át, amelyen megjelent többek között *Tongori Imre* vasútigazgató, *Kedves Ferencné*, a vasutas szakszervezet elnökségének tagja, *Mészöly Ferenc*, a budapesti területi szakszervezeti bizottság titkára és *Pady Géza*, a budapesti vasútigazgatóság pártbizottságának titkára is.

Az ünnepséget *Szalai László*, az üzemfőnökség szb-titkára nyitotta meg, majd *Molnár Béla* üzemfőnök mondott beszédet. Bevezetőjében hangsúlyozta többek között, hogy a jó szervezés következtében *az elmúlt év végéig teljesítették az áruszállítási tervet, és 15 millió forint értékű energiát takarítottak meg.* A vonatterhelési tervet 108,2 százalékra teljesítették. Az üzemanyagmegtakarítás terén is jó eredmények születtek. Figyelemmel kísérték többek között a tolatógépek munkáját, és a mozdonyokat olyan területre irányították, ahol intenzívebben dolgozhattak.

Az üzemfőnökségen megszervezték a vágányok közötti gyors kocsijavítást is. Ezt a tervüket 119,8 százalékra teljesítették. Különösen eredményesnek bizonyult a sturovói kirendeltségen bevezetett új módszer. A vágányok között kistraktorral vontatott ívhegesztő apparátot állítottak üzembe. Segítségével a kocsik töréshibáit azonnal ki lehet javítani. Lényegesen csökkent a hazai és az idegen kocsik tartózkodási ideje is.

Molnár Béla ezután a főnökség létszámhelyzetét elemezve elmondotta, hogy az elmúlt időszakban kismértékben nőtt a fizikai dolgozók száma. Ennek ellenére azonban még mindig szükség van a nyolcvan kirendelt vasutas munkájára.

Az ünnepi beszéd után *Tongori Imre* vasútigazgató és *Kedves Ferencné* átadta *Molnár Bélának* a Miniszteri Elismerő Oklevelet. Az ünnepségen nyújtották át a MÁV Kiváló brigádja kitüntetést is az üzemfőnökség *Kandó Kálmán* és *Új élet* brigádjainak.

Séra Sándor

Valóra vált álmok

Május 7-én, a Dunakeszi Járműjavító Üzem hatvan dolgozója új otthonba költözhetett. A nagy társadalmi összefogással indult félkészház-akció 1977 októberében kezdődött. A KISZ kezdeményezésére ekkor alakult meg az üzem ifjúsági munkáslakás-építő és fenntartó szövetkezete, 60 taggal. Ennek az építkezési formának a lényege az, hogy az alapozás és a blokkszerelés után a csupasz falakat vette át a szövetkezet, és a külső-belső szakipari munkák a tagokra maradtak.

Az új otthonra vágyók azonban nem maradtak egyedül. A MÁVTI megtervezte a lakásokat és kikalkulálta az árakat. Az 52 négyzetméteres, összkomfortos, erkélyes lakásra egyenként 410 ezer forintot. A MÁV Vezérigazgatósága, a vasutas-szakszervezet és az üzem gazdasági vezetői 3,2 millió forinttal — lakásonként 54 ezer forint kamatmentes kölcsönnel járultak hozzá az építkezéshez. A tagoknak mindössze 30 ezer forintot kellett befizetniük, hiszen állami támogatást és szociálpolitikai kedvezményt is kaptak.

— *Az építkezés megszervezése természetesen nem volt könnyű dolog* — mondja *Dobrovits István*, az üzem párttitkára. — *Sokan kétségbe vonták ennek az akciónak a sikerét. Volt olyan pillanat, amikor mi is azt hittük, fel kell adni.* De mégsem hagytuk annyiban, hiszen volt már közművesített telek, terv, csupán kivitelező nem akadt. Amikor ugyanis meghallották, hogy milyen építkezési formáról van szó, akkor nem akartak a szövetkezettel szerződést kötni.

— A kézenfekvő az lett volna, ha a szövetkezet helyett a MÁV köti — kapcsolódik a beszélgetésbe *Bősz József*, a szakszervezeti bizottság titkára. — Már azt hittük, ismét kátyúba jutott a szekerünk, amikor az egyik megbeszélésen — amelyen jelen volt a vasutas-szakszervezet egyik vezetője is — *határozottan kijelentette, hogy a keresgélés helyett mindenképpen megoldást kell találni. Arra kérte az érdekelt vezetőket, hogy adjanak meg minden segítséget az építkezés folytatásához.* Végül elhárultak az akadályok és sok munka, szervezés után 1980 tavaszán már álltak a falak, kezdődhetett a szakipari kivitelezés. Ezt a tulajdonosok végezték vagy végeztették kisiparossal. Így készült el tehát a három 20 lakásos ház a Kandó Kálmán sétányon.

Becsöngetünk az egyik lakás ajtaján. *Száraz Károlyné* boldogan nyitja ki új otthona ajtaját. Ő az üzemben ügyintéző, férje jelenleg katona. A kis család boldogsága leszerelése után lesz teljes.

— Mielőtt idekötöztünk, anyósomnál, egy pici szobában laktunk — mondja *Szárazné*. — Ez most már a mi otthonunk. Itt minden a férjem kezemunkáját dicséri. A csempézett fürdőszoba, az ízlésesen berendezett szobák és a konyha is.

Kereszti Sándoréknál is nagy az öröm. A fiatalasszony darus az üzemben, a férje ugyanott anyagvételező. A két gyerek, a nyolcéves Sándor és a hatéves Csilla volt talán a legboldogabb, amikor beköltöztek.

— *Alig tudtam őket kicsalni a fürdőszobából, amikor idejöttünk* — meséli édesanyjuk.

Nehéz leírni, szavakba önteni azt az elégedettséget, örömet, amit az új lakástulajdonosok éreztek a beköltözés pillanataiban. Az üzem társadalmi-gazdasági vezetői, a fiatalok megmutatták, bebizonyították, hogy lehet így is otthont teremteni. Törekvésük, akaratuk azonban kevés lett volna szélesebb összefogás nélkül.

— *Nagy dolog ennek a lakásakciónak a sikere* — mondja *Rónai Árpád*, a városi pártbizottság titkára. — *A jó kezdeményezést támogatták az üzem vezetői, s a vasút vezetői is*, mert a fiatalok lakáshoz jutását fontosnak tartják.

Fárasztó a félkészház-akció, de mindenképpen megéri, mert a végzett munka arányában csökken a lakások kivitelezési összege. Sokan a 30 ezer forint indulótőkét is visszakapták. Ez jó példa lehet másoknak is.

Szalai Mária

Kommunista műszakok

A Keleti üzemfőnökség vontatási telepének 900 dolgozója is jelentkezett a fordulószolgálatok szerint, több napon rendezett társadalmi munkára. Ennek során többek között gázpalacktárolót építenek, rendbe hozzák a homoktároló tetejét, összeszedik a hulladékfémeket, mozdonyokat mosnak, kijavítják a sérült járdákat.

A tárolóvágányok között a forgalmi, a műszaki kocsiszolgálat vasutasai váltókat tisztítottak, féktuskót gyűjtöttek.

A budapesti igazgatóság területén tartott társadalmi munkaakciókon több ezer vasutas vett már részt. A kommunista szombatokon végzett munkáért járó összeg nagy részét a dolgozók szociális célokra, óvodák, bölcsődék fejlesztésére ajánlották fel.

Változások a személyszállításban

(Folytatás az 1. oldalról)

A villamosítással kapcsolatos intézkedések új helyzetet teremtettek. A menetrendváltozást követően a pécsi expressz- és gyorsvonatok nem továbbítanak kaposvári közvetlen kocsikat. A *Zselic expressz* helyett a *Baranya expressz* vonatpár közlekedik Pécsig. Ennek menettartama 35 perccel csökken! Utazási sebessége az eddigi 56,4 km/óráról 73,5 km/órára emelkedik. Budapest—Pécs között a többi gyorsvonat menettartamát is csökkentették a megállások számának ritkításával.

Budapest—Kaposvár között új gyorsvonatpár közlekedik. Korszerűbb kocsikkal közvetlen vonatok közlekednek Budapest—Szekszárd—Baja és Dunaújváros—Paks között.

Budapestről naponta reggel 6 és 20 óra között *minden órában indul egy személyvonat Miskolcra.* Hét közben naponta 11 pár gyors- és expresszvonat között választhatnak az utasok. A *Tokaj expressz* pedig Nyíregyháza helyett, azonos útvonalon, Debrecenig közlekedik.

Budapest—Debrecen—Nyíregyháza között *naponta 8 pár gyorsvonat közlekedik.* A pályakorszerűsítést követően a menettartam 20 perccel csökken.

Az új menetrendben a személyszállító vonatok *Budapest—Szeged viszonylatban már végig villamosvontatással közlekednek.* Így a gyorsok átlag 10, a személyvonatok 25 perccel hamarabb érik el a végállomást.

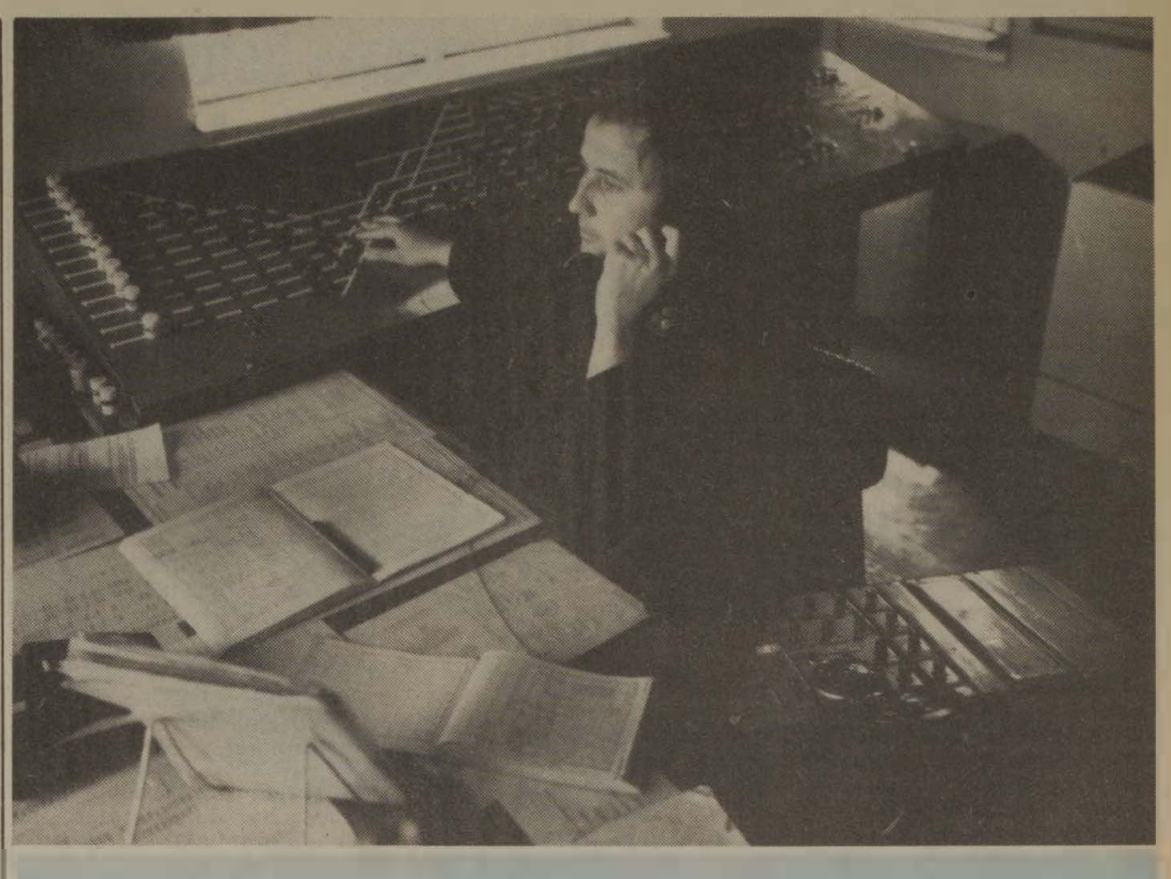
A hivatásforgalomban sok gond, nehézség merült fel az eltérő igények egyeztetése során. Három pótlék kiadására is sor került, mintegy 400 vonat menetrendje, útvonal- és időtényezője változott. Egyidejűleg 27 új vonatot állítottak forgalomba, 31-et megszüntettek, 20-at a korábbinál több, míg 77 vonatot kevesebb napon közlekedtetnek.

Az utazást és a forgalmat szervező tervből május 23-tól a közlekedés valósága lesz. Az új menetrend növeli a vonatok gyakoriságát, emeli az utazási sebességt, csökkenti az eljutási időket, ritkítja az elkerülhető megállásokat, egyszóval korszerű elemekkel gazdagítja a vasúti szolgáltatás egészét. Jó vonatcsatlakozások állnak a utasok rendelkezésére, a megyeszékhelyeket, és az üdülőkörzeteket összekötő átlós járatok országrészeket hoznak közelebb egymáshoz.

Éppen ezért elengedhetetlen, hogy a vasutasok mielőbb ismerjék meg az új menetrendet, annak minden összefüggését. Legyen a megbízható szolgáltatás fokmérője: *vonataink pontos közlekedése, a kényelem, a tisztaság és az udvariasság.*

Most, amikor a vasutasok az új menetrendet kézbe veszik, egyúttal a végrehajtás szép munkáját is vállalják. Legyen ez a vállalás a gondosan végzett szolgáltatás fokmérője is.

Szabó Béla



A kiváló címmel kitüntetett kelenföldi körzeti üzemfőnökség az elmúlt évben kiemelkedő eredményeket ért el a személy- és áruszállításban. Nehezítette munkájukat, hogy közben területükön több pályaszakaszt villamosítottak. Az üzemfőnökséghez tartozik a Déli pályaudvar is. Képünkön Nádas Sándor rendelkező forgalmi szolgálattevő irányítja a pályaudvar egész forgalmát

(MTI Fotó, Fehér József)

Dombóvár Kiváló üzemfőnökség

A kitüntetést a városi művelődési házban tartott ünnepségen *Mester Alajos*, a MÁV vezérigazgató-helyettese és *Szemők Béla* a vasutas-szakszervezet tikára adta át, *Harangozó László* üzemfőnöknek és *Kovács Sándor* szb-tikárnak. Az ünnepségen jelen volt *Fényes József* vasútigazgató és *Halmai Árpád*, a pécsi területi szakszervezeti bizottság titkára, valamint a város több vezetője.

Harangozó László üzemfőnök elmondotta többek között, hogy a dombóvári vasutasok 1978. június 1-től dolgoznak az új szervezeti formában.

Az eddigi eredmények bizonyították, hogy üzemfőnökségi keretek között hatékonyabban lehet dolgozni. Az 1979. évi teljesítmény alapján már elnyerték a kiváló üzemfőnökség címet.

1980-ban is teljesítették a kiváló szintet, de súlyos baleset miatt a kitüntetésre nem pályázhattak. Azóta számos intézkedés született a balesetek megelőzésére. Bevezették többek között az NDK-ban jól bevált vasúti járművek statikus összekapcsolásának technológiáját az üzemfőnökség egész területén.

Tavaly az áruszállítási tervet 105,9 százalékra teljesítették. Ez nem volt könnyű, hiszen az áruszállítást sok tényező befolyásolja a körzetben. A zömében mezőgazdasági termékek fuvarozási mennyisége ugyanis nagy mértékben függ az időjárástól.

Sokat javult a személyszállítási kulturáltsága is. Nagy gondot fordítottak a tiszta, előfűtött kocsikra, az utasokkal való udvarias bánásmódra.

Az üzemfőnök ezután a létszámgondok enyhítésére tett intézkedésekről beszélt. *Megemlítette, hogy jelenleg ötvenen vállaltak mellékfoglalkozást az üzemfőnökség területén, hat fiatal dizellakatos pedig elhatározta, hogy egy évig kocsirendezőként dolgozik.* A kocsijavítóban, a TMK és villamos műhelyekben a létszámgondok gyakorlatilag megszűntek.

Az üzemfőnökség megalakulása óta sokat javultak a munka- és szociális körülmények is. Megszünt a gőzvontatás, több állomáson korszerű integra-dominó berendezés működik. Jó ütemben halad a javítócsarnok építése, átadták az új központi szociális épületet és jók a lehetőségek a munkásszálláson való élésre is.

A sikerhez nagymértékben hozzájárult a 81 szocialista brigád 856 tagja is.

Krajczár Antal

A Zamenhof brigád a kulturált utazásért

Pécs város idegenforgalmát nagyobb részben a szerb-horvát és a német anyanyelvűek, valamint a Baranya megyébe látogató eszperantisták adják. Ezért a helyközpont rezervációs jegyzékei is *német, orosz, angol, francia* és *eszperantó* nyelven készültek. A diszpécsereknek a vasút által használt öt nyelv valamelyikéből nyelvvizsgát kell tenniök. Ha a helyközpont létszámába új dolgozó kerül, már figyelembe veszik a középiskolai nyelvi végzettséget.

A helyközpont vezetője például németül és eszperantóul beszél, beosztottjai a különböző nyelvismeret után valamennyien most készülnek az eszperantó alapfokú vizsga letételére. A személyszállítást irányító csoport és a helyközpont dolgozói együttesen alkotják a forgalomirányító brigádot. A nyolc brigádtag átlagéletkora 34 év. 1982. januártól — mivel valamennyien eszperantisták — felvették a nyelvalapító *Ludoviko Lazaro Zamenhof* nevét.

Az „öregek éve" alkalmából brigádfelajánlásukban szerepel egy nyugdíjas vasutascsalád felkarolása.

Új színfolt a vasút mentén

A sásdi felvételi épület

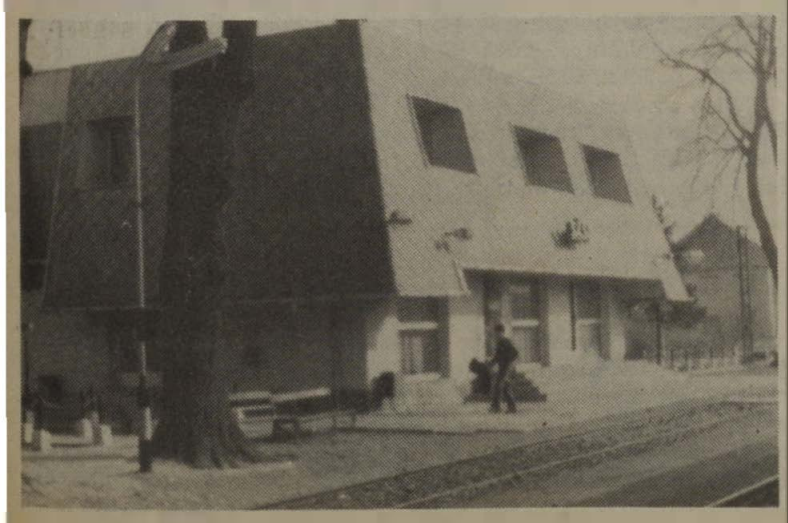
Az uniformizált vasúti állomásépületek egyhangúságát szembeötlő módon töri meg az elmúlt évben üzembe helyezett sásdi felvételi épület. Nem vagyok építész, így a stílusát sem tudom meghatározni, de szépnek és újszerűnek tartom. Ahányszor Pécs felé utazom, mindig felkészülök jó előre, hogy láthassam az elsuhanó vonat ablakából. Nemcsak én vagyok vele így, az utasok is. Akadnak persze ellenzői is. Hallottam olyan észrevételt, hogy az „alpesi ház" nem illik bele a környék összképébe.

De hiszen a Mecsek lábánál épült!

Pápai Sándor állomásfőnöktől értesültem, hogy a régi épület a statikai számítások alapján felújításra már nem volt érdemes. Így aztán a Kaposvári ÉHF tervezte, majd a Sásdi Építőipari Szövetkezet építette fel a rendhagyó stílusú felvételi épületet.

A sásdi vasutasoknak tetszik az új épület, igyekeznek a környékét is csinosítani. A selejtezett vonóvezetéktartó oszlopokból, a jelző húzólánccából lánckorlátot készítettek, parkosítottak. Az új felvételi épület belső elrendezése is jó, kielégíti a kulturált utazás, várakozás szükséges feltételeit.

Az épület minden elismerést megérdemel, rendeltetésszerű használata esetén sokáig biztosíthatja az utazáshoz tartozó várakozás kényelmét.



Sásd állomás felvételi épülete

SIKEREIK TITKA

Gyorsaság, pontosság, együttműködés

Beszélgetés Németh Józseffel, a budapesti építési főnökség igazgatójával

A MÁV Budapesti Építési Főnökségének — 1981. évi kiemelkedő eredményeiért — a közlekedés- és postaügyi miniszter, a vasutas-szakszervezet elnökségének egyetértésével Kiváló főnökség címet adományozott. A MÁV vezérigazgatója és a szakszervezet elnöksége pedig ezzel együtt Vörös Vándorzászló kitüntetésben részesítette a főnökséget.

A kiváló címről tanúskodó oklevelet, valamint a Vörös Vándorzászlót április 23-án, a Keleti pályaudvar kultúrtermében rendezett ünnepségen *Tóth László*, a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium főosztályvezetője, *Gyócsi Jenő*, a vasutas-szakszervezet elnöke és *Urbán Sándor* vezérigazgató-helyettes adta át *Németh Józsefnek*, a főnökség igazgatójának. Az ünnepségen jelen volt *dr. Fehér Józsefné*, az I. kerületi pártbizottság első titkára is.

— Sikerrel zártuk a VI. ötéves terv első évét — mondotta az ünnepség után *Németh József igazgató.* — Ennek azért is örülünk, mert rendkívül nehéz időszakban, a tervek meghatározása idején tudtunk eredményesen helytállni. Nekünk az ország különböző területein kellett és kell egyidőben dolgozni, ami körültekintő szervezést igényel.

— *Az elmúlt esztendőben melyek voltak a legjelentősebb feladatok?*

— A legnagyobb munkák közül megemlítem a budapest—hegyeshalmi, a bicske—székesfehérvári, az almásfüzitő—tokodi, a rákos—hatvani, a rákospalota—vácrátóti vonalak építését, továbbá Rákosrendező, Kőbánya—Kispest és Kelenföld állomások rekonstrukcióját.

— Minek köszönhetők az átlagosnál jobb eredmények?

— Az a tény, hogy az évi 69,7 vágánykilométer-tervünket 80,6-ra tudtuk teljesíteni, a műszaki főnökséggel való jó együttműködésnek is köszönhető. Külön meg kell említenem a géptelep főnökséggel és a jászkiséri építőgépjavító üzemmel kialakult kapcsolatunkat. *A munkák koordinálása szempontjából ez rendkívül fontos.* Dicséret illeti saját tervezőcsoportunkat is, hiszen gyorsan és pontosan dolgoztak. Nem kellett várni a rajzokra és a tervegyeztetés is könnyebb volt. Korszerűsítettük a kivitelezési technológiát is, ezzel csökkent az építés ideje. Az osztrák Plasser céggel együttműködve eredményesen alkalmaztuk az úgynevezetett gyors átépítő vonatot, és kidolgoztuk a Platov-darus technológiát. Ebben fiatal mérnökeink jelentős szerepet vállaltak.

A főnökség dolgozóinak 86 százaléka szocialista brigádokban tevékenykedik. Tavaly a 64 brigádból kettő nyerte el a MÁV Kiváló brigádja kitüntető címet. A szocialista munkaversenyben élenjárók jutalmazására 354 ezer forintot fordítottak.

— 1981-ben a vágánybemérés minőségi mutatói is kiemekedőek voltak — folytatta az igazgató. — Az ötödik helyről az első helyre kerültünk. *A 6. szakosztály közvetlen irányítása alá tartozó főnökségek közötti munkaversenyben is az első helyen végeztünk. A bérszínvonal 6,3 százalékkal nőtt.*

— A gyorsaság és a pontosság jellemezte a főnökség elmúlt évi tevékenységét — mondotta *Töllyné Pogács Rózsa, az* építési főnökségek szakszervezeti bizottságának titkára. — A székesfehérvári vonal korszerűsítését júniusban rendelték el. A főnökség brigádjai két hónapon belül felvonultak és ősszel már teljes erővel dolgoztak. A balatoni forgalom korszerűsödése az idén nyáron már érezhető lesz.

Szász Ferenc

Büfékocsik szerződésben

Tizennégyféle meleg étel, kedvezmény a vasutasoknak

Évi egymillió 494 ezer forint nyereséget, illetve bevételt vállalt *Schön György*, az Utasellátó Vállalat szerződéses üzletvezetője, amikor a versenytárgyalás után átvette a Miskolc—Szombathely között közlekedő 6404-es és az 1304-es b járatának a bisztrókocsiját háromévi üzemeltetésre. Azóta két hónap telt el. A tapasztalatairól érdeklődtünk.

— Alapelvünk az, hogy az utasok elégedettek legyenek — mondja *Schön György.* — *Több árut kínálunk és nagyon udvariasak vagyunk. Tizennégyféle melegétel, különféle szendvicsek és gyümölcsök szerepelnek az étlapon.* Ezen kívül négyfajta sörből és több üdítő italból választhatnak az utasok. A vendégeknek kifogástalan minőségű árut szolgálunk fel.

A ragyogóan tiszta büfékocsiban kellemes zene szól. Az asztalokon képes- és napilapok. A labdarúgó világbajnokság idejére televíziót is szerelnek a falra.

— Régebben hatan láttuk el ezt a szolgálatot, február elejétől pedig csak öten — folytatja az üzletvezető. — Általában hárman utazunk, a hétvégeken pedig négyen. *A vásárlók könyvébe eddig négy vendég írt dicsérő sorokat.* Az Országos Kereskedelmi Felügyelőség munkatársai két alkalommal tartottak próbavásárlással egybekötött ellenőrzést. Mindkét alkalommal dicséret került az ellenőrzési naplóba.

— *Melyek a legkeresettebb ételek?*

— Babgulyás, bableves kolbásszal, bográcsgulyás és a kocsonya. A szolgálatban levő vasutasoknak húsz százalék kedvezményt adunk.

Sz. Jakab

Pályakorszerűsítés — terven felül

Vezérigazgatói elismerést kapott a sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség

A Sátoraljaújhely állomás várótermében április 29-én bensőséges ünnepséget tartottak abból az alkalomból, hogy a pályafenntartási főnökség Vezérigazgatói elismerést kapott. A most átadott kitüntetés ötödik a főnökség életében. Az ünnepségen megjelent *Csanádi József* szakosztályvezető-helyettes és *Hernádi István*, a miskolci vasútigazgatóság vezetője is.

Matiszkó Károly szb-titkár megnyitó szavai után *Dankó László*, a pft. főnökség vezetője számolt be az elmúlt évben végzett munkáról. Elmondotta többek között, hogy eredményesen működtek együtt a szakszolgálatokkal. Ennek köszönhető az is, hogy tavaly nem volt vágányzár-túllépés, sőt az erre előírt időből csupán 91,7 százalékot használtak fel.

A pályakorszerűsítések során 16 689 talpfát, illetve betonaljat építettek be, s ezzel 4130-cal teljesítették túl a tervet. Az előírt 5,8 kilométer helyett 16,2 vágánykilométer sínt fektettek le. A nagyobb forgalmú pályákról kiselejtezett síneket a szárnyvonalakra, a kisebb forgalmú pályákra építették be. Ez a gazdálkodás — beleértve az egyéb felépítményi anyagok és energiahordozók ésszerű felhasználását is — 14,2 millió forint megtakarítást eredményezett a főnökségnek.

Sátoraljaújhely állomáson tisztaság és rend van. Ez többek között annak is köszönhető, hogy az állomás és a pft. dolgozói gyakran szerveznek együtt társadalmi munkát, tisztasági akciót. A jó együttműködést bizonyítja az is, hogy a közös szakmai feladatokat naponta megbeszélik a vezetők,

S. R.

Sajtószemle

Mit írnak rólunk?

Vasutasok munkájáról, helytállásáról, példaadó szolgálatáról, közéleti tevékenységéről szólnak az itt következő írások, amelyeket megyei újságokból válogattunk.

DUNÁNTÚLI NAPLÓ

A *„Műszakiak a vasúton"* című írásában a Baranya megyei lap munkatársa *Sárdi Jenővel*, a pécsi vontatási üzemegység vezetőjével készített interjút.

Sárdi Jenő társadalmi ösztöndíjasként végezte el a Műegyetem közlekedésmérnöki karát. Dombóváron kezdte vasúti szolgálatát, dolgozott Kaposvárott és Nagykanizsán. Hatodik esztendeje Pécsett tölti be a nagy felelősséggel járó beosztást. Sárdi Jenőhöz és vezető munkatársaihoz nyolcszáz ember tartozik.

— *A vasúton végbement ugrásszerű műszaki fejlődésnek, a munkakörülmények változásának köszönhetően ma már középiskolát végzettek jelentkeznek mozdonyvezetőnek* — mondja. — A végrehajtott bérintézkedések, a társadalmi ösztöndíj bevezetésének hatására a szakmunkástanulók kilencven százaléka a MÁV-nál marad. Időközben megkezdtük a felsővezeték-szerelők képzését: a villamosítandó Budapest—Pécs vonalon a mi körzetünkben ugyanis ők végzik majd a karbantartási munkákat. Egyébként tavaly óta folyik a mozdonyvezetők átképzése, a középvezetők felkészítése az új feladatokra. A vasúton én most másodszor élem át a technikai lépésváltást és ez szerencsés dolog. Ez azzal is jár, hogy az embernek rendszeresen tovább kell képeznie magát.

SZENTESI ÉLET

A városi pártbizottság és a tanács lapjában, *„A vasutasok házatáján"* című anyagban jelent meg az alábbi tudósítás:

„Az általános iskolások pályaválasztásához nagy segítséget nyújt a városban a MÁV körzeti üzemfőnöksége. Hagyomány, hogy a Damjanich és a Deák Ferenc utcai iskola tanulói rendszeresen megjelennek náluk. Két szakkört indítottak az úttörők számára. A jól felszerelt tanműhelyben felkészült szakemberek vezetésével a gyerekek fejlesztik kézügyességüket és bővítik műszaki ismereteiket. A rádiós szakkörben például az elmélet elsajátítása után a gyakorlatban próbálják ki a tanultakat. Vonzó számukra az is, hogy hazavihetik kis alkotásaikat.

A szakköri munka csak része a két iskolával kialakult jó kapcsolatnak. A MÁV KISZ-alapszervezetei rendszeresen találkoznak a Damjanich utcai úttörőkkel. A közös rendezvények — fenyőünnep, kirándulások, sportversenyek — mindinkább elősegítik, hogy az általános iskolások teljes képet kapjanak a MÁV-ról.

A tartalmas együttműködés eredménye, hogy a körzeti üzemfőnökségnek évek óta nincs gondja maunkerő-utánpótlással."

PETŐFI NÉPE

A Bács-Kiskun megyei lap riportot készített a kecskeméti körzeti üzemfőnökség új, háromemeletes, korszerű szociális épületének köznapi életéről, az ott dolgozók és a vendégek kedvező véleménye alapján. A tavalyi vasutasnapon avatott létesítményről így ír a lap:

„A hosszabb utakra küldött, vagy szolgálati érdekből átmenetileg idehelyezett dolgozók természetesen mindennapos vendégek. Tiszta, vetett ágyak, olvasólámpák, alacsony asztalkák nyújtanak kellemes környezetet.

Hódi László művezető, a ház megbízott gondnoka három takarítónővel, négy ügyeletes laktanyaőrrel és négy portással együtt végzi a feladatát. Munkájuk látszata, hogy a három öltözőben és a többi helyeken: *a szobákban, a zuhanyozókban, a konyhában, az étkezőben és a folyosókon példás a rend és a tisztaság.*

Az épület egyik szárnya az üzemorvosoké és betegeiké. *Dr. Ábrahám Rozália* ezerhétszáz vasutas egészségére vigyáz. Reggel 8-tól 11-ig, majd délután fél egytől fél három óráig rendel *Markó Anna* és *Oláh Istvánné* üzemápolókkal. Ám a közbeeső idő sem vész kárba: akkor munkavédelmi, üzemegészségügyi és szociális teendőket lát el, ellenőrzi, hogy a védőruhákat, a védőételt és -italokat a dolgozók az előírt időben megkapják-e.

Egyáltalán, nagyszerű, hogy akikért ez a háromemeletes szociális épület készült, ők maguk is felelősséget éreznek érte. Mintegy a sajátjuknak tekintik."

NÓGRÁD

A salgótarjáni vasútállomás és a megyeszékhelyen tevékenykedő többi MÁV-szakszolgálatok dolgozói, szocialista brigádjai *egy év alatt több mint 3200 társadalmi munkaórát teljesítettek*, a megyeszékhely gyarapodása érdekében is. Részben brigád-, részben állomási szervezésben kivették részüket az őszi-tavaszi tisztasági hónap akcióiból, jelentős mértékben támogatták a vasutas művelődési ház rekonstrukcióját. A vasútállomás tavaszi és őszi „nagytakarításán" végzett 1560 órányi munka ellenértékét, 14 ezer forintot teljes egészében a vasutas rokkantak, valamint MÁV szociális létesítmények támogatására fizették be. A munka mellett a MÁV—Volán komplexbrigád — a Magyar Népköztársaság Kiváló Brigádja — több mint 11 ezer forint —, az ÉHF-brigád — a MÁV Kiváló Brigádja — pedig 8 ezer forint értékben vásárolt anyagot a brigádpénztárból a művelődési ház felújításához. A társadalmimunka-akciókban 138-an vettek részt.

SOMOGYI NÉPLAP

Csoma-Szabadi vasútállomáson nagy a sürgés-forgás. A korábbi négy vágány mellett újak sorakoznak és a vasút melletti rétből is jó darabot feltöltöttek. Kötő-bontó, azaz egyesített szerelő telep épül.

Annak idején Kaposváron létesült kötő-, Balatonfenyvesen pedig bontótelep. *Kinceli Antal*, a MÁV Dombóvári Építési Főnökségének műszaki főcsoportvezetője beszélt a mostani munkákról:

— *Kettős kényszerhelyzetbe kerültünk, mert a kaposvári előregyártó üzem a mai nagy igényeket már nemigen tudja kielégíteni, a fenyvesi bontót pedig környezetkárosító hatása miatt egy megyei tanácsi határozat értelmében meg kell szüntetnünk. Ezért építjük az egyesített szerelőüzemet.*

Orbán Ottó állomásfőnök elmondta:

— Egy ilyen üzemnek elég nagy a forgalma, de jó, ha nagy vasúti góc közelében működik. Dombóvár a legnagyobb dél-dunántúli csomópont, ennek figyelembevételével esett a választás a hozzá nem messze levő Csoma-Szabadira.

A vizenyős, semmire sem használható rétet föl kellett tölteni. A töltés egy részét már megcsinálták, mire befejeződik, összesen 130 ezer köbméter földet mozgatnak meg. Az első ütemben, 1983 végéig a kötő-bontó telep készül el. Öt vágánnyal, két darupárral — Fenyvesről és Kaposvárról telepítik át ide a darukat — munkásszállással, étteremmel és az éjszakai műszakot is lehetővé tevő térvilágítással.

Összeállította:
Hegedűs Ferenc

Menetjegyiroda a sávházban

Legjobb reklám az udvarias kiszolgálás

„MAV Menetjegyiroda" — olvasható a nyíregyházi sávház modern üzletsorán a nagybetűs felirat. A ragyogó kirakat üvegje mögül színes vonatképek, prospektusok és vasútmodellek csalogatják utazásra az arra járókat.

Bent ízlésesen berendezett várócsarnok fogadja a vendéget a jegypénztárak előtt. A kényelmes kék fotelok és a barnára lakkozott asztalok között szobanövények díszlenek. S tegyük mindjárt hozzá: az iroda ápolt külseje és állandó tisztasága az itt dolgozó négy vasutasnő érdeme.

— *Három éve nyílt meg Nyíregyháza központjában ez a szép menetjegyiroda* — fogadott *Sallai Andrásné*, aki 25 éve vasutas, s kezdettől fogva ő vezeti az irodát. — Nem azért mondom, mert itt dolgozom, de tény, hogy jól bevált, hamar népszerű lett a városban. Jellemző erre, hogy a múlt évben 26,55 százalékos bevételnövekedést értünk el.

— *Minek köszönhető ez?*

— *Az udvarias és komplex kiszolgálásnak.* Mi nem a vasútállomás forgatagában dolgozunk. Itt van idő arra, hogy a jegykiadás mellett részletes tájékoztatást adjunk az utasoknak. Nemcsak a Nyíregyházáról induló Hajdú- és Tokaj-Expresszre, de az összes hazai expresszvonatokhoz, valamint a külföldi utazásokhoz is kiadjuk a szükséges helyjegyeket. Sokan rájöttek már, hogy nálunk olcsóbban megválthatják a menetjegyüket, mint az IBUSZ-nál . . .

— Hálókocsiról is gondoskodik az iroda?

— *Feltétlenül, ha van szabad hely.* Tavaly ezzel volt a legtöbb gondunk, mert kevés a hálókocsi kapacitás — felelte *Sallai Andrásné* —, az igények pedig, főként a nyugati országokba történő uazásoknál, erősen megnövekedtek. Ma már úgyszólván nem lehet elég korán hálókocsijegyet rendelni.

— Hogyan értékeli az utasok kiszolgálásának a színvonalát?

— *Elmondhatom, panaszbeírásunk még nem volt. Annál több képeslapot kaptunk már üdvözlő sorokkal azoktól a kedves utasoktól, akik nálunk váltották a menetjegyüket.*

— *Számos csoport részére is nálunk váltják meg a menetjegyeket* — kapcsolódott a beszélgetésbe *Donka Jánosné*, aki már 22 esztendeje pénztárosnő. Nyíregyháza állomáson dolgozott a városi MÁV menetjegyiroda megnyitásáig. — *S ami itt külön előny, hogy soha nincsen sorban állás.* Akinek netán várnia kell, kényelmesen helyet foglalhat a fotelban.

— Közeledik a nyár, az utazások főidénye.

— *Felkészülten várjuk a nagyobb forgalmat*, s bízom abban, hogy győzzük majd erővel — mondotta erről *Donka Jánosné*. — Számomra különösen érdekes munka a nemzetközi jegykiadás. Nagyon szeretek ezzel foglalkozni.

— Talán a saját részére is tervez jegyet váltani valahová, külföldre?

— Sajnos, az idén nem, de munka közben, képzeletben beutazom egész Európát . . .

Lőrincz János

Mezőhegyesi mozaik

Mezőhegyes csomóponton április 22-én 9 szocialista brigád részvételével tartották meg a *Munka és műveltség* vetélkedőt. A színvonalas versengésből a forgalmi dolgozók *Kossuth* brigádja került ki győztesen, ők jutottak be az igazgatósági döntőbe. Második az *Április 4.*, harmadik a *November 7.* brigád. A vetélkedőt követően *Vass Gábor*, a Szegedi Nemzeti Színház művésze *Arany János* műveiből nagysikerű műsort adott.

A csomóponton április 24-én 98 fő részvételével kommunista műszakot tartottak. A műszak keretében két vontatójármű időszakos vizsgálatát, egy targonca javítását, 3 személy- és 10 teherkocsi javítását, 30 teherkocsi kenését, a vontatási telepen levő IV. vágányt kocsijavítás céljára 50 méteres hosszban kiképezték, és parkosították az állomás és a szociális létesítmények környékét.

Édesanyák köszöntése

A nagykanizsai üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága május 4-én, az anyák napja tiszteletére ünnepséget rendezett az állomás kultúrvárótermében. A főnökség területén dolgozó édesanyákat Tóth János szb-titkár köszöntötte, majd a nagycsoportos óvodások verssel, énekkel kedveskedtek a szülőknek.

KRESZ és munkavédelem

Vetélkedő a dunakeszi járműjavítóban

A dunakeszi járműjavítóban április 19-én KRESZ- és munkavédelmi vetélkedőt rendeztek, amelyen 46 szocialista brigád 3-3 tagú csapata képviseltette magát.

A KRESZ-vetélkedő győztese az üzemgazdasági osztály *Radnóti Miklós* brigádja lett. A munkavédelmi vetélkedőt a *Tyitov* lakatos brigád nyerte. *(Képünkön a vetélkedő részvevőinek egy csoportja látható.)*

Az információban kérdezték

Miért kevés a főszezonban a családos üdülőbeutaló?

Az utóbbi hetekben a dolgozók — mint azt a szakszervezeti bizottságok információs jelentései is tükrözik — sokat foglalkoznak az üdülési lehetőségekkel, gyakran felteszik a kérdést: miért nincs több főszezonra szóló családos beutaló? A kérdésre a vasutasszakszervezet pénzügyi és gazdasági osztályától kértünk választ.

Az üdültetés, különösen nyáron, mindig az érdeklődés középpontjában állt. Így van ez napjainkban is. A családok többsége ugyanis nyáron, a gyerekekkel együtt szeretne üdülni. Sajnos az igényeket a szakszervezet akkor sem tudná maradéktalanul kielégíteni, ha a jelenlegi üdülői kapacitás a duplájára nőne.

Ma már az üdülők jelentős része egész évben üzemel. Gazdaságos kihasználásuk és üdültetési rendszerünk csak akkor lehet hatékonyabb, ha az elő- és utószezonban is élnek dolgozóink a lehetőségekkel.

Ebben az esztendőben 11 777 SZOT-beutalót kapott szakszervezetünk. 12 773-an vállalati üdülőben pihenhetnek, és 3200 vasutas gyermeke is részt vehet a kedvezményes üdültetésben. 1982-ben tehát 27 750 vasutas, illetve családtagja veheti igénybe a SZOT és a vállalati üdülőket. Ebből a főszezonra szóló beutalót 8809-en kapnak. Ezen kívül a szakszervezeti bizottságok saját kezelésű üdülőit — főként nyáron — 7894 dolgozó veheti igénybe.

A családos üdültetés gondjait némiképp enyhíti az a központi rendelkezés, amely lehetővé teszi az elő- és utószezonban azt, hogy nagyszülő unokával is beutalható legyen.

A jelenlegi üdülői kapacitás számottevő bővítésére alig van lehetőség. A központi beruházási stopp miatt új üdülőt nem lehet építeni. Jobb agitációval, pontosabb tájékoztatással, lelkiismeretesebb szervezéssel azonban lehet és kell is javítani az üdülési statisztikát. Erre azért van nagy szükség, mert tavaly például az üdülőhelyeknek 95 százalékát, az elő- és utószezonban pedig csak mintegy 70 százalékát használták ki a dolgozók.

TÁRSADALMI ÖSSZEFOGÁSSAL KÉSZÜLT

Rokkantkocsit kapott Süle Sándor

Több mint húsz esztendeig dolgozott cukrászrészleg-vezetőként az Utaselátó Vállalat szombathelyi üzemében *Süle Sándor*. A mindenki által nagyon szeretett, kedvelt és megbecsült Sanyi bácsinak nyugállományba vonulása után, érszűkülete miatt, térden alul levették a jobb lábát.

Volt munkahelyének kollektívája, az üzem szocialista brigádjai összefogtak. Elhatározták, hogy rokkantkocsit készíttetnek számára. Pénzt gyűjtöttek, ebből alkatrészeket vásároltak. Kerestek és találtak a szombathelyi járműjavító *Kilián György* szocialista brigádjában kivitelezőt is. A brigád tagjai társadalmi munkában elkészítették a járművet.

A közlekedési eszközt április 29-én délután az állomási étteremben — az üzem dolgozóinak és a kocsit készítő szocialista brigád tagjainak a jelenlétében — adták át Sanyi bácsinak. Ő, miután meghatódva megköszönte a számára szinte éltető ajándékot, minden jelenlevő bámulatára elhajtott a háromkerekűvel.

Az Utaselátó Vállalat dolgozói márus elhatározták, hogy a későbbiek során motorral is felszerelik volt munkatársuk járművét.

Sz. J. I.

Színes diapályázat

A székesfehérvári vasutasok *Vörösmarty Művelődési Házának* fotószakköre — mint arról lapunkban is hírt adtunk — színes diapályázatot hirdetett. Az eredményhirdetésre a közelmúltban került sor. Az országból 77 vasutas 756 színes diát küldött a pályázatra. Ebből hatvan a vasúttal kapcsolatos téma volt. A rendezőség 13 díjat adott ki.

A zsüri döntése alapján vasutas témában első díjat nyert *Péterfalvi Géza*, szekszárdi vasutas. Második *Nagy József*, harmadik pedig *Nagy Józsefné*, a szegedi fotókör tagjai. A szabadon választott témakörben első *Veres Sándor*, Szeged, második *Lévai István* Székesfehérvár, harmadik *Dömötör László*, Székesfehérvár, negyedik *Péterfalvi Géza*, Szekszárd.

A KISZ különdíját *Gerbovits Zoltán* székesfehérvári vasutas, a legjobb vasutas fotókör címet a székesfehérvári fotószakkör nyerte.

A zsüri által vetítésre javasolt 181 diát bemutatják majd a MÁV szolgálati helyein.

Kovács Jenő, a székesfehérvári fotószakkör vezetője átveszi a díjat

Köszönet a gyógyító munkáért

Dr. Cserkúti Gyula, a hatvani területi egészségügyi körzet főorvosa, több évtizede szoros kapcsolatban volt a hatvani villamos vonalfőnökség dolgozóival. Gyakran tartott egészségügyi felvilágosító előadásokat, legutóbb pedig társadalmi munkában elsősegélynyújtó tanfolyamot vezetett a főnökségen. Dr. Cserkúti Gyula április 1-én nyugdíjba vonult. Köszönetünket fejezzük ki fáradhatatlan, lelkiismeretes gyógyító munkájáért!

A hatvani villamos vonalfőnökség dolgozói

HÁROM HÉT ZALAKAROSON

A közelmúltban három hetet töltöttem a zalakarosi MÁV-gyógyházban. Magam és betegtársaim nevében ezúton szeretném köszönetemet kifejezni az önzetlen, fáradságot nem kímélő gyógyító munkáért dr. Korcsmár József főorvosnak és munkatársainak. A beutaltak jól érezték magukat és pihenten, gyógyultan térhettek haza.

Várfalvi Gyula
Gyékényes

Mozdonyparádé Sopronban

Az elmúlt napok egyik délelőttjén a *Győr—Sopron—Ebenfurti Vasút* soproni állomásán nem mindennapi látványban volt részük az utazóknak.

A néhány évvel ezelőtt épült impozáns állomás épület előtti vágányokon — ahol egyébként már dízelek végzik a vontatást — különböző típusú régi gőzmozdonyok csühögtek.

Kilencventagú angol turistacsoport — egy vasútbarát klub — tagjai igyekeztek fényképező- és filmfelvevőgépeikkel megörökíteni a mozdonymatuzsálemeket.

Elsőként az 1896-ban készült 123-as robogott be füttyögve, felhőnyi füstöt bodorítva a harmadik vágányon, majd utána sorban a valamikor gyorsvonatokat is repítő 424-es masináig.

A parádés felvonulás után három régi, személyszállító kupéból álló szerelvényt vontatott az állomás peronja elé egy 424-es mozdony. Személyzete korabeli vasutas egyenruhában: a vonatvezető — *Nagy Gyula* — oldalán réztrombita, a kalauz — *Horváth VII. Ferenc* — nyakában síp. A hangszóró helyett a kapus kiáltja három nyelven: *magyarul, németül és angolul*, hogy személyvonat indul 5 perc múlva a harmadik vágányról Fertőbozra, tessék igyekezni a beszállással.

És öt perc múlva pontosan megszólal a kalauz sípja — akinek a bőrtáskájában eredeti, de napi dátummal bélyegezett emlékjegyek is lapultak — majd a vonatvezető trombitájával jelt adott a masinisztának, aki meghúzta a szabályozó karját, s az öreg gőzös vontatta szerelvény — boldog utasaival — sisteregve, gőzt, füstöt bodorítva elindult célja felé.

— *Ez a nosztalgiavonat* — magyarázza a GySEV Lokomotív idegenforgalmi irodájának szervezője: *Pokorny Emil*, majd így folytatja — *Sopronban nem új idegenforgalmi látványosság ez, de ilyen nagyméretű még nem volt.* A nyugati országokban több száz vasútbarát társaság működik, Angliából azonban először látogatott el hozzánk egy ilyen lelkes társaság, akik a jelek szerint nagyon jól érzik magukat. Nagycenken átülnek a múzeumvasútra, majd a gulyásparti után újra visszaszállnak a nagyvasútra. *Győrig már 324-es masina viszi őket, Győrtől Celldömölkig meg egy 375-ös.* Célunk — az idegenforgalom fejlesztésén és a valutaszerzésen túl — a népek barátságának elmélyítése, a békés együttélés lehetőségének bizonyítása és nem utolsósorban a vasút iránti szeretet, megbecsülése.

— A hazai turisták igénylik-e a Lokomotívnak ezt a fajta szolgáltatását?

— *Volt már rá példa, hogy magyar turistacsoportok is kértek ilyen nosztalgiavonatot, de nagyobbrészt csak a nagycenki pár kilométeres kisvasút iránt van érdeklődés.*

Megkérdeztem *Horváth Sz. János* állomásfőnök-helyettest; nem zavarja-e munkájukat az ilyen parádé? Mosolygott, majd így válaszolt:

— *A vasút nem játszótér, de a mozdonyparádé, a nosztalgiavonat indítása ritka eset. Igyekszünk úgy rendezni napi dolgainkat, hogy ez ne zavarja a forgalmat.* A legmesszebbmenőkig garantáljuk a rendezvény vagy ha úgy tetszik a játék biztonságát, hiszen végeredményben ebből haszna van a GySEV-nek, és vasutunk jó hírét is megerősíti.

Talán nincs már messze az az idő, hogy rohanó világunkban az ember egyre bővülő szabad idejében időnként szívesebben felül egy régi, de mai kényelmi igényeket kielégítő nemzetközi nosztalgiavonatra, ahonnan jobban élvezheti a tájat, a szép országrészeket s azon sem bosszankodik majd, ha néhány percet késik ez a vonat...

Dávid József

Vasutas eszperantókongresszus Füreden

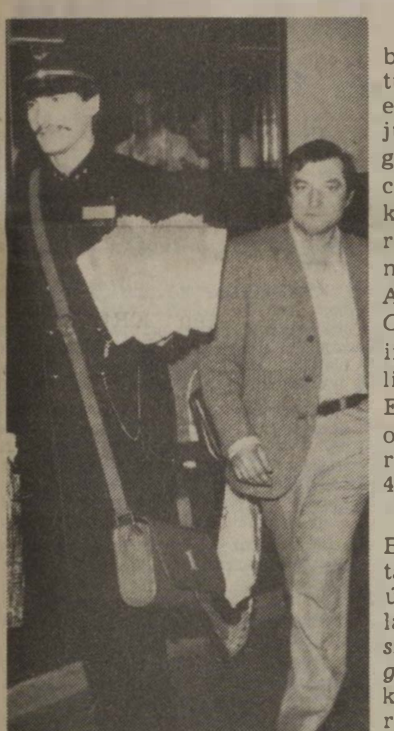
A Nemzetközi Vasutas Eszperantó Szövetség 34. kongresszusát május 3-án ünnepélyes külsőségek között nyitották meg Balatonfüreden, a SZOT iskolaközpontban. A különböző országokból összesereglett, több mint 500 vasutas eszperantista zsúfolásig megtöltötte az intézmény nagytermét. A vasút vezetői nevében Urbán Sándor vezérigazgató-helyettes, a vasutasszakszervezet elnöksége nevében pedig Szemők Béla, a központi vezetőség titkára üdvözölte a kongresszus résztvevőit, és kívánt sok sikert munkájuhoz.

Az ünnepélyes megnyitón dr. Bácskai Istvánnak, a Magyar Vasutas Eszperantó Szövetség elnökének, a mozgalomban kifejtett eredményes tevékenységéért kitüntetést adtak át. A kongresszus megnyitása előtti napon — május 2-án —, a balatonfüredi Balaton Galériában a magyar vasutas amatőr képzőművészek alkotásaiból nyílt kiállítás. Képriportunk a megnyitón és a képzőművészeti kiállításon készült.

(Laczkó Ildikó felvételei)

Nosztalgiavonat érkezett Budapestre

Soprontól Győrig két 424-es gőzös, onnan villanymozdony továbbította a látványos szerelvényt



Kalauz, korabeli öltözékben

Mintha a harmincas években megállt volna az idő: úgy tűnt, amikor a híres Orient expressz nosztalgiavonat május 6-án 17 óra 55 perckor begördült a Keleti pályaudvar csarnokának 5. vágányára. A korabeli, 15 kocsiból álló szerelvényt az Úttörővasutas zenekar és nagy tömeg fogadta. A *Compánia Internazional Grands Express Eurpeens* feliratú vonatot Győrtől a „szili" villamos mozdony vontatta. Erre sajnos műszaki, forgalmi okokból volt így szükség. Sopronból Győrig viszont két 424-es robogott az expresszel.

A Zürichből induló, majd Bécsen és Budapesten át Isztambulba közlekedő vonatot — úgy mint annak idején — ellátták minden kényelemmel, *száz utasnak 7 hálókocsi szolgált az éjszakai alvásra.* Ezenkívül volt a szerelvényen étterem, bár, szalon- és zuhanyzókocsi. A kíváncsiskodók közül valaki meg is jegyezte róla: *„Ez egy sínen gördülő üdülő..."* A vonat valójában több volt, mint üdülő. Már ami a részvételi jegy árát illeti még a luxus szó is enyhe kifejezésnek számít, hiszen ezen a vonaton *személyenként 3600 dollárt kellett fizetni.*

A svájci *Intra Flug Utazási Iroda* 8 évvel ezelőtt indította el ezt a járatot, amelyre huszonhét főnyi személyzet szolgálja ki a rajta utazókat. A svájci és a magyar *Lokomotív Turist Utazási Iroda* szerződése alapján a most látott Orient expressz jövőre tíz alkalommal érkezik, illetve halad át hazánkon, hogy megtegye a hosszú utat, az isztambuli végállomásig.

S. R.

Sok nézője akadt a patinás szerelvénynek

A külföldi utasok köszöntik az érkezésükre összegyűlt tömeget

(Laczkó Ildikó felvételei)

Ki mit forgat?

A legügyesebbek, az ördöngös gyorsaságra képesek már javában készülnek. Mivelhogy küszöbön a júniusi bűvöskockaforgató-világbajnokság. A legelső, amelyet — aligha kétséges — továbbiak követnek majd az évtizedek-évszázadok során, s e mostani győztes nevét arany betűkkel rögzítik a hódító kocka nagykönyvébe. Eredetileg Julius Caesar, a római diktátor mondotta, hogy „veni, vidi, vici'„ vagyis: *jöttem, láttam győztem"* — de gyanítom, ily gyors sikerről ő sem álmodott, amilyent e felnőtt játékszer rövid idő alatt megélt.

Néhány héttel a madridi labdarúgó Mundialt megelőző kockaforgató Mundial előtt nézem-nézegetem én is a Bűvöst, forgatnám... azaz forgatom is, de minek? A kicsiny négyzetek forognak körbe-körbe tengelyük körül, de az én kezemben a világ minden kincséért sem akarnak az egyforma színűek egymás mellé kerülni. S eközben — úgy mondják — vannak kisiskolások, akik másodpercek alatt helyére rendezik mind a hat oldal valamennyi kockáját. Gyanítom: ebben a mezőnyben legfeljebb sereghajtó lehetnék, semmi esélyem sincs arra, hogy egyetlen — még az általános iskolában, papírgyűjtő versenyen kiérdemelt — bronzérmem mellé most egy aranyat is szerezzek. Tetszik, nem tetszik: lekéstem. Pedig mily' sok szó esik manapság az innovációról; *jelesül arról, hogy le kell rövidíteni az ötlet megjelentétől a kivitelezésig terjedő időt.* Nos, rosszul innováltam, legfeljebb az ötlet rémlett fel („meg kellene tanulnom kockát forgatni") — ennél tovább nem jutottam.

Meglehet, ha valami mást kellene forgatni, talán volnának esélyeim a dobogó valamelyik fokának elérésére... ámbár ki tudja. Ha például köpönyegforgató versenyen kellene vetélkednem Kölösséyivel, ugyancsak alulmaradnék. E jeles cimbora a köpönyegforgatás művésze. Látták volna, miként hajbókolt a tegnapelőtti főnök előtt, amikor tegnapelőttit beiktatták. Legforróbb együttműködési szándékáról biztosította, kinyitotta előtte az ajtót, lesegítette a felöltőjét, s Rákospalotáról átköszönt Újpestre, ha a főnök arra poroszkált. Egészen addig, míg híre nem jött, hogy tegnapelőtti vezetői módszerei túlontúl avittak, s rövidesen más lép a helyére. Kölössényi előbb nem segítette le a felöltőjét, majd az orra előtt becsukta az ajtót, végül Rákospalotáról inkább elment Dunakeszire, csak ne kelljen átköszönnie Újpestre. Bezzeg mihelyt belépett a tegnapi főnök, jeles cimboránk a legforróbbnál is forróbb együttműködési szándékáról biztosította, letörölte előtte a küszöböt, felöltőjére felvarrta a gombot, s Rákospalotáról Almásfüzítőig loholt utána, hogy kezet csókolhasson neki. Természetesen egyetlen perccel sem tovább, míg híre nem érkezett, hogy tegnapi helyére rövidesen mai lép. Forogj, köpönyeg: Kölössényi biztosította mait, hogy soha senki forróbban... s valóban, még forróbbra csak a holnapi számíthat. No meg természetesen a holnaputáni.

Forgatási versenyre kelnék Tekergetivel, a határainkon túl oly neves honi filmrendezővel is; ha megkaphatnám azt az elenyészően kevés, néhány millió forintocskát, én is forgatnék játékfilmet, amelyben ugyancsak fontos szerepet kapna a női zuhanyozó, de hogy megtalálnám-e a kellő eszmei mondanivalót, amely a munkáslányok és asszonyok zuhanyozását haladó tartalommal tölti meg, azt még nem tudom. Arra a szemforgató versenyre viszont nem szívesen neveznék be, amelyen Háborogi vesz részt: ő megnézné ezt a filmet, de a képek egymásra épülő kockáiból csak azokat méltatná, amelyben ott a magvas eszme. Az efféle zuhanyozásokat zavaró momentumként említené, olyannyira zavarónak, hogy miatta még egyszer meg kell néznie a filmet... különben nem érti, ami két zuhanyozás között történik.

Nem kizárt viszont, hogy jó eséllyel indulhatnék a napokban kezdődő menetrendforgató versenyen. Tán hamarább találnám meg, *hogy honnan indul a tegnap még a Keletiből indult vonat, mint Keresi*.. igaz, e vetélkedő sportszerűtlen lenne. Némi protekció árán már korábban értesültem arról, hogy a gyors változások korában lesznek változások a vasúti menetrendben is — és nemcsak a gyorsvonatoknál. Olyan előny ez, amelyet méltatlan volna aranyra-ezüstre-bronzra váltani.

Van persze egy verseny, ahol megannyi vetélkedő kedvű társammal együtt számíthatnék a dobogós helyezésre: ez a pénzforgatási verseny. Nem tudom, a játékos kedvű, nyájas olvasó hogy van vele — ebben a műfajban millióniyan rendelkezünk rutinnal. Alighogy megkapom a fizetésemet, már megkezdődik a forgatás, Elárulom a technikát: a bal kezemmel még számolom csupán a forintokat, amikor a jobbal már bélyeget veszek (több évtizedes szenvedély: gyűjtő vagyok). Tercsike drága elveszi a forintot, s ideadja azt az icipici bélyeget, amelyet menten beragasztok egy sokak által jól ismert könyvecskébe. Egy kék könyvbe Aztán Klárikához lépek: egész hónapra ő gyűjti az ebédpénzt. Ismét forgatom a forintokat — persze csínján kell bánni az eszközökkel (mármint a pénzzel), mert sajátos módon minden forgatás után fogy. Forgatok egyet az OTP-nél *(már csak harmincvalahány évig tartozom, mivelhogy lakást vettem)*, forgatok kettőt a lottózóban (még csak huszon-valahány éve játszom, mivelhogy egyszer sem volt háromnál több találatom), s mire hazaérek, kiforgathatom a zsebeimet akár ötször is, hitveském akkor sem hagy annyit benne, amennyivel nyugodtan forgolódhatnék, mondjuk egy benzinkútnál, üres tankkal...

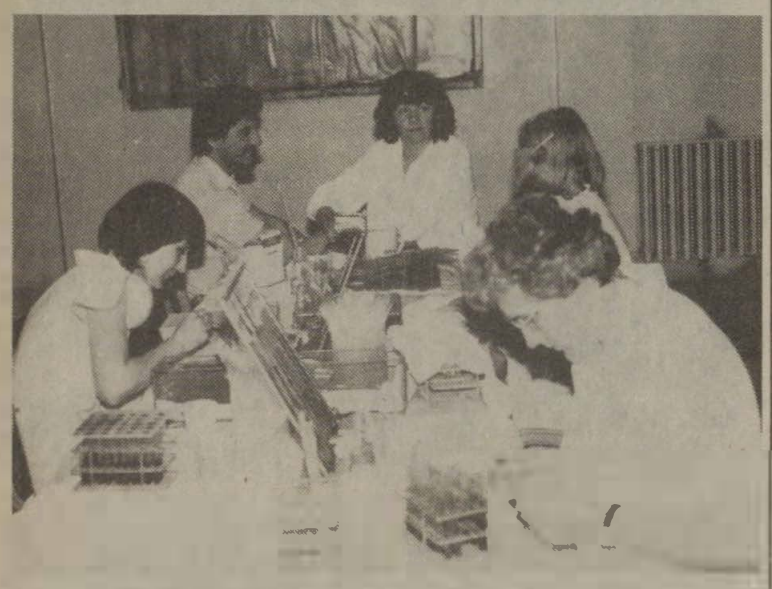
... Most hevesen forgatom a gondolataimat. Azon tűnődöm, honnan lehetne e legutóbb említett vetélkedőhöz annyi forgóeszközt szerezni, hogy ha aranyéremre nincs esélyem is, de legalább dobogóközelbe férkőzhessek. Hogy ha másodika előtt öt nappal hív valaki bármiféle forgatásra, ne csupán a vállamat vonogassam. *Vagy talán ebben a versenyben sem a győzelem a fontos, hanem a részvétel?* Mert akkor sebaj. Részvevőként jó ideje játékos vagyok.

F. T.

Önkéntes véradók

A keleti körzeti üzemfőnökség Vöröskereszt-szervezete a közelmúltban véradónapot szervezett. A 450 tagú szervezetből kettőszáztizenöten összesen nyolcvan liter vért adtak térítésmentesen. A véradásban élen jártak a szocialista brigádok és a munkáskollektívák.

A minilaborban Koller László tmk-műszerész vért ad



Munkában a labor stábja
(Óvári Árpád képriportja)

Elhunyt Benkovics Dezső

Április 23-án, 65 éves korában váratlanul elhunyt Benkovics Dezső, a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút vezérigazgatója.

Munkáscsaládból származott, apja géplakatos segéd, anyja nőiszabó-segéd volt. A négy polgári elvégzése után segédmunkás, majd szerszámlakatos tanonc lett. 1937-ben szabadult fel, mint szerszámkészítő-segéd a Standard Villamossági Rt-nél. Korábban bekapcsolódott a munkásmozgalomba. 1931-ben a Kommunista Ifjúmunkás Szövetség tagja lett, párttagságát 1935-től ismerték el. A szakszervezetnek 1937 óta tagja. Aktív politikai tevékenysége miatt 1938-ban letartóztatták, internálták és a felszabadulásig rendőri felügyelet alatt tartották. 1944 augusztusától 1957. január 1-ig különböző funkciókban függetlenített pártmunkásként dolgozott.

1957-ben kinevezték a budapesti igazgatóság helyettes vezetőjének, 1957-től 1979-ig, nyugdíjazásáig. a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút vezérigazgatója volt.

Politikai és gazdasági tevékenységét több hazai és külföldi kitüntetés fémjelzi. Több érdemrend tulajdonosa. Kitüntették többek között a Szocialista Magyarországért Érdeméremmel is. A közös részvénytársaság érdekében kifejtett eredményes tevékenységéért megkapta az Osztrák Köztársaságért érdemérem arany fokozatát.

Temetése május 13-án volt a Farkasréti temetőben.

A Szolnoki MÁV-MTE vívóinak sikere

Három bajnoki cím a vidéki bajnokságon

Újabb fegyverténnyt hajtottak végre a Szolnoki MÁV-MTE fiatal vívói. Miskolcon adtak randevút egymásnak a legjobb vidéki ifjúsági és serdülő vívók. Itt rendezték az országos vidéki ifjúsági és serdülő vívóbajnokságot.

A Szolnoki MÁV—MTE fiataljai az erős mezőnyben, szép sikert értek el. Szereplésük mérlege: *három bajnoki cím, egy bronzérmes, egy ötödik és egy nyolcadik helyezés.* Ifjúsági leány tőrben *Pusztai Ildikó* huszonkilenc induló között magabiztosan került a kilences döntőbe, ahol tovább folytatva sikeres szereplését, veretlenül szerezte meg az elsőséget és ezzel a *Vidék bajnoka* címet. Ugyanebben a fegyvernemben klubtársa, *Balla Csilla* bronzérmes lett. Ifjúsági kardban *Hidasi Levente* 28 induló közül szintén technikás versenyzéssel került a döntőbe, ahol megszerezte a *Vidék bajnoka* címet. Ebben a fegyvernemben *Fábián Attila* a nyolcadik helyen végzett. Serdülő leány tőrben *Kenyeres Gabriella* az ötödik helyen végzett. Valamennyien jogot szereztek korosztályuk Magyar Bajnokságán való részvételre, ami ragyogó sikernek számít.

FELSZABADULÁSI KUPA

Pécsett rendezték meg az országos vasutas MHSZ-lőversenyt

Az idén a pécsi igazgatóság rendezte meg a *Felszabadulási kupa* országos vasutas MHSZ lőversenyt. A vándorserleget 1969-ben alapították. Az érte folyó vetélkedés közelebb hozza a Vasúti Főosztály és a vasútigazgatóságok dolgozóit egymáshoz, ugyanakkor a pártfeladatok végrehajtását is szolgálja. Az ez évi versenyt hazánk felszabadulásának 37. évfordulójának tiszteletére rendezték.

A vasutas kupa győztese a miskolci igazgatóság csapata lett 714 köregységgel. 2. Szeged 706, 3. Szombathely 694, 4. Debrecen 680, 5. Vasúti Főosztály 671, 6. Pécs 656, 7. Záhony 655, 8. Budapest 637.

Egyéniben 1. *Bodnár István* (Miskolc) 186, 2. *Szabó Béla* (Miskolc) 182, 3. *Hankó András* (Szeged) 181, 4. *Zimonyi Tibor* (Szombathely) 180 köregységgel.

A Vándorserleget és a csapatdíjakat *Fényes József*, a pécsi igazgatóság vezetője, az egyéni díjakat *Halmai Árpád*, a pécsi területi szakszervezeti bizottság titkára adta át. Ezenkívül valamennyi versenyző emléklapot kapott.

Az ÉHF szervezésében

Tömegsportnap Szombathelyen

Április 17-én rendezte meg a már hagyományos tömegsportnapját Szombathelyen az épület- és hídfenntartási főnökség. Labdarúgásban öt különböző szolgálati hely csapata mérte össze tudását a Haladás-pályán. *Elsők a celldömölkiek lettek, második helyen a veszprémiek végeztek.*

Asztaliteniszben és tekében a vasutasok művelődési házában zajlottak az egyéni versenyek. Ebben a két sportágban a férfiak mellett a nődolgozók is neveztek.

A legjobbak mind a csapatban, mind az egyéniben könyveket kaptak jutalmként.

Sz. J. I.

KIVÁLÓ MUNKABRIGÁD

A Magyar Államvasúti Alkalmazottak Első Biztosító és Segélyegyesülete (EBSE) parádi üdülőjében a közelmúltban adta át *Rétfalvi Tibor*, az egyesület ügyvezető elnöke az üdülő Mátragyöngye brigádjának a *Kiváló munkabrigád* oklevelet és tízezer forint jutalmat.

A 33 tagú kollektíva az eddigi kiemelkedő munkával érdemelte ki ezt az elismerést. Tavaly októberben például elvállalták az üdülőhöz vezető 250 méter hosszú út kijavítását, amelyet a KPM Közúti Igazgatósága 200 ezer forintért végzett volna el. A brigád kétszáz tonna zúzalékot terített szét az úton. Az útfelújítás így csak 12 ezer forintba került.

A kollektíva tagjai gyakran végeznek más jellegű társadalmi munkát is, aktív közéleti tevékenységet fejtenek ki. *(Képünkön a kitüntetett Mátragyöngye szocialista brigád látható.)*

(Kép és szöveg: **Drégely Vilmos**)

Vöröskeresztesek számvetése a szombathelyi igazgatóságon

A közelmúltban tartotta értekezletét a *szombathelyi igazgatóság Vöröskereszt-szervezete.* Az igazgatóság, a MÁV bölcsőde és napközi otthon, a területi egészségügyi központ és az oktatási főnökség dolgozóit tömörítő szervezetnek 410 tagja van.

Fokozták az egészsegugyi felvilágosítást; tizenegy témakörben szerveztek előadásokat. a tagság kérésére rákszűréseket végeztettek, növelték az írásos agitációt.

Kiemelt figyelmet fordítottak a terhes nők, a gyesen levő kismamák, az idős nyugdíjasok élet- és munkakörülményeire. Állandóak a kismamatalálkozók, a tartósan betegállományban levőket meglátogatják, rendszeres lesz a jövőben is a névadók szervezése.

Az elmúlt időszakban *ötszázan adtak vért.* A véradómozgalomba igyekeznek a jövőben több fiatalt bevonni. Hagyomány, hogy a véradókat születésük napján felköszöntik.

A kulturált közlekedés elősegítése, a közegészségügyi viszonyok javítása érdekében támogatják, szervezik az igazgatóság tisztasági akcióit. Ennek sikerét a tisztább állomások, munkahelyek, közlekedési eszközök mellett a Magyar Vöröskereszt *mintegy száz elismerő oklevele* is bizonyítja. A vasút veszélyes üzem jellegéből kifolyólag 250 dolgozót képeztek ki az elsősegélynyújtás legfontosabb gyakorlati tudnivalóira.

A tanácskozás végén a vöröskeresztes szervezet új elnököt választott *Biri Sándor*, vasútigazgató-helyettes személyében, a titkár továbbra is *Varga László*. **Sz. Jakab**

ARCOK „EZÜST KERETBEN"

A 76 éves sportrepülő

Szarka Rudolf — a pécsi rakodási főnökség egykori vezetője — 40 évi szolgálat után, 1966-ban ment nyugdíjba. Ettől az évtől kezdve még több időt fordíthatott a repülésre. Már gyermekkorától a levegő szerelmese volt. Minden szabad idejét a sport: labdarúgás, tenisz, úszás, vízilabda, birkózás, ökölvívás, sí töltötte ki. Repüléselméletből a harmincas évek végén vizsgázott, de a levegő meghódítására csak a háború után, negyvenkét éves korában kerülhetett sor.

— *1946 telén, dr. Csanádi György pécsi vasútigazgató támogatásával hoztuk létre a MÁV Repülő Klubot. Számomra a „repülős élet" roncsok, alkatrészek gyűjtésével, szerelésével kezdődött, s A-B-C-vizsgákkal, oktatói tanfolyammal folytatódott.* Ötvenéves koromban teljesítettem az „ezüst koszorú" elnyeréséhez szükséges repülési feltételeket, azaz, ekkor lettem pilóta! — emlékezik Szarka Rudolf. — A mai uránváros helyén volt a pécsi repülőtér, melynek hangárját a háború alatt lebombázták. A lóversenytér lelátóját helyreállítottuk, az első sportrepülőtábort abban szállásoltuk el. A repülés rajongói ma már — számtalan társadalmi óra árán — a korszerű pogányi repülőteret mondhatják magukénak.

A magyar sportrepülés fejlesztésében végzett kimagasló munkájáért 1972-ben — 66 éves korában — kapta meg a FAI (Nemzetközi Repülőszövetség) Paul Tissandierről elnevezett diplomáját.

— *Gyermekkorom óta sportszerű életet élek. Még ma is mindennap elvégzem a kondicionáló tornagyakorlatokat. Rugalmasságom, reflexeim nem károsodtak.*

— A repülés sok időt, egész embert kívánó sport. A munka és a család mellett, hogyan jutott ideje erre is?

— Csak áldozatok aran. Most nemcsak a saját áldozatomra gondolok, hanem a környezetem megértésére is. *A pihenőidő, a vasárnap és bizony a teljes szabadság a repülésé volt!* A „repülők családjába" nemcsak a sportolók, de családtagjaik is beleszámítanak. Ezzel magyarázható, hogy öt gyermekemből hármat neveltem sportrepülővé — mondja mosolyogva.

A vitorlázóklub vezetőjének a hazafias és honvédelmi nevelésben kifejtett munkája is hozzájárult, hogy az MHSZ-t, megalakulásának 30. évfordulóján — 1978-ban — Vörös Csillag érdemrenddel tüntették ki.

Szarka Rudolf április 30-án múlt 76 éves — tavaly szeptemberben szállt fel utoljára, s alig várja az idei repülési idényt. *„A vitorlázórepülés rajongói"* címmel, már évek óta gyűjtöget anyagot a pécsi repülőklub életéről.

— *Ne nevessen ki, de még a sárkányrepülést is ki akarom próbálni! Már csak kevés pénz hiányzik egy saját szerkezethez!* — lelkesedik.

Klencz Tiborné

HÍREK

— **Határforgalmi verseny.** Murakeresztúr és Kotoriba magyar—jugoszláv határállomások közötti munkaverseny győztese Murakeresztúr állomás lett. A vándorzászlót április 16-án adták át.

— **Találkozó.** A szegedi Vasútforgalmi Technikumban 1957-ben végzett diákok 25 éves érettségi találkozóját június 26-án rendezik Szegeden. Ezzel kapcsolatban részletes felvilágosítást ad Kisistók Sándor, szegedi állomásfőnök-helyettes.

— **A tiszta környezetért.** A dunakeszi járműjavító szocialista brigádjai is csatlakoztak a vezérigazgatóság „Rendet, tisztaságot a munkahelyeken" felhívásához. Az üzem 95 brigádja tett felajánlást a tisztasági mozgalommal kapcsolatban.

— **Műsoros est.** A hatvani vasutasok Liszt Ferenc Művelődési Házában április 12-én műsoros estet rendeztek, amelyen fellépett többek között Horváth István, Madarász Katalin, Máté Péter és Fónay Márta.

— **Ajándékműsor.** Az öregek éve alkalmából a vasutas-szakszervezet országos művelődési központjának Törekvés táncegyüttese és népi zenekara három nap alatt hat előadást tartott a vasutas nyugdíjasoknak Miskolcon és Nyíregyházán. Az együttes színvonalas műsora nagy sikert aratott.

— **Műsor, időseknek.** A záhonyi vasutasok művelődési házában a közelmúltban műsoros délutánt rendezett a Hazafias Népfront nagyközségi szervezete és az üzemigazgatóság nőbizottsága az öregek éve alkalmából. A rendezvényen 180-an vettek részt. A műsorban közreműködtek a nyíregyházi Móricz Zsigmond Színház művészei is.

— **Nyugdíjas-búcsúztató.** A püspökladányi üzemfőnökségen április 28-án ünnepélyes búcsúztatót rendeztek a közelmúltban nyugdíjba vonult 36 vasutas tiszteletére. Ignác Zoltán, a körzeti üzemfőnökség vezetője köszönte meg több évtizedes, lelkiismeretes munkájukat, vasutashűségüket. Utána átadták a szakszervezeti bizottság ajándékait.

— **Nyugdíjas-taggyűlés.** Április 26-án taggyűlést tartott a vasutas-szakszervezet monori nyugdíjascsoportja, amelyen ifj. Molnár Elek elnök számolt be az elmúlt évben végzett munkáról és a legfontosabb teendőkről. A taggyűlésen megjelent és felszólalt dr. Zimányi Gyula, a monori nagyközség tanácselnöke is.

Vállalták, teljesítették

A miskolci építési főnökség szocialista brigádjai május 1. tiszteletére felajánlották, hogy a Mezőkeresztes—Mezőnyárád—Emőd vonalszakasz jobb vágányának felépítmény-cseréjét határidő előtt két héttel befejezik. Felajánlásukat teljesítették. Május 21-e helyett május 7-én átadták a forgalomnak a 13,8 vágánykilométeres szakaszt.

HALÁLOZÁS

Április 21-én, 80 éves korában meghalt Steer Lajos MÁV-nyugdíjas, a Szocialista Hazáért Érdemrend tulajdonosa. 1936 óta vett részt a szakszervezeti mozgalomban. Temetése május 10-én volt a rákoskeresztúri temetőben.

LAKÁSCSERE

Elcserélném Bp-Keleti pályaudvar mellett levő 89 négyzetméteres, két szoba összkomfortos, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat 2 összkomfortos egyszobás lakásra, Budapest területén. Levélcím: Budapest, VIII., Kerepesi út 1. Pásztorné.

Elcserélném két szoba komfortos, III. emeleti utcai MÁV-bérlakásomat egy szoba komfortos tanácsi lakásra, Budapest területén. Levélcím: Szörényi Béláné, Budapest, VI., Lehel u. 1. III. 13.

Elcserélném három szoba hall, személyzetis 128 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat két tanácsi lakásra Budapest területén. Egyik 1 szoba, a másik másfél szoba komfortos legyen. Érdeklődni egész nap a 368-173-as telefonszámon.

Elcserélném budapesti, két szoba komfortos, 80 négyzetméteres, földszinti, napos, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat 60 négyzetméteres tanácsira, vagy öröklakásra. Érdeklődni telefonon: 341-023.

Elcserélném 67 négyzetméteres, luxuskivitelű MÁV-bérlakásomat Budapesten kisebb tanácsira, vagy Nyíregyházán szinten tanácsira MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet minden nap este 6 után a 862-103-as telefonon.

Elcserélném budai két szoba komfortos, cserépkályhás, villanybojleres, 76 négyzetméteres, földszinti MÁV-bérlakásomat egy szoba összkomfortos tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet munkaidő alatt a 25-27-es telefonszámon: Török Béla.

Elcserélném Budapest, Rákos u. 98. sz. alatt, X. emeleten levő egy, plusz két félszobás összkomfortos MÁV-bérlakásomat két kisebbre. Érdeklődni lehet: Lengyel Erzsébet, telefon napközben: 12-16.

Elcserélném Ács állomáson levő nagyméretű, három szoba, konyha, éléskamra, előszoba, fürdőszoba és pincéből álló MÁV-bérlakást, amelyhez két bekerített zárt veteményes kert, baromfiólak tartoznak, Budapesthez közelebb bármely fővonalon levő másfél, vagy kétszobás lakásra MÁV-dolgozóval. Minden elfogadható megoldás érdekel. Cím: Györgyi Lajosné, 2941 Ács vasútállomás, felvételi épület.

Elcserélném rákospalotai két, plusz étkezőszobás, loggiás, komfortos MÁV-bérlakást szoba hallos, vagy kétszobás tanácsira MÁV-dolgozóval. Érdeklődni: hétfőtől péntekig 7—15 óra között a 409-511-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: 229-873
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1139 Bp. XIII., Váci út 73.
Telefon: 497-950
Levélcím: 1553 Budapest, pf. 69.
Felelős kiadó:
dr. Jandek Géza igazgató
Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB 215—51630
82—2136. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVI. ÉVFOLYAM, 11. SZÁM ÁRA: 1,30 FORINT 1982. MÁJUS 31.

Gyöngyösi kitérőgyártók

A MÁV Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzemben jó ütemben halad a kitérők, vágánykapcsolások szerelése. (Képriportunk az 5. oldalon.)

31—34 évi szolgálati idő után

Külön törzsgárdajutalom nőknek

A MÁV új törzsgárdaszabályzata alapján jelentős elismerésben részesülnek a hosszú szolgálati idővel rendelkező törzsgárdatagok.

A *Szolgálati Emlékérem* törzsgárda-kitüntetés 35-40 -45 éves fokozatai a vele járó 4-5-6 ezer forint jutalommal, anyagilag is megkülönböztetett elismerése a vasúthoz hűséges dolgozóknak. Nők ezeket a kitüntetési fokozatokat öt évvel kevesebb vasúti szolgálati idő után kapják meg.

A *Szolgálati Emlékérem* a szabályzat előírásai szerint csak abban az évben adományozható, amikor a törzsgárdatag (nődolgozók esetében) betölti a 30-35-40 éves tiszta vasúti munkaviszonyt. Visszamenőlegesen betöltött idő alapján a jelvény nem adományozható, kivéve akkor, ha a törzsgárdatag nyugdíjba vonul mielőtt a soron következő fokozathoz szükséges előírt munkaviszonyban töltött idővel rendelkezne.

Az új törzsgárdaszabályzat alapján a különböző fokozatú törzsgárda-elismeréssel, -kitüntetéssel járó jutalomösszegek az előző évi 22 millióval szemben meghaladják az 55 millió forintot.

Azok a nők, akik az előző, hatályát vesztett törzsgárdaszabályzat szerint 1977-ben kapták meg az arany fokozatú törzsgárdajelvényt, az 1982. évi vasutasnap alkalmából kaphatták volna ismét arany fokozatú jelvény elismerést. Az új törzsgárdaszabályzat az 5 évenként ismételten adományozható arany fokozatú jelvény helyett annál magasabb erkölcsi és anyagi elismerést jelentő Szolgálati Emlékérem kitüntetést vezette be, amely az előzőek szerinti időpontokban adományozható, de kizárólag vasúti szolgálati idő alapján.

A MÁV vezérigazgatósága, a Vasutasok Szakszervezetével egyetértésben úgy határozott, hogy azok a nődolgozók, *akik ebben az évben 31-32-33-34 éves törzsgárdaidővel rendelkeznek, a vasutasnap alkalmával 2000 forint külön törzsgárdajutalomban részesüljenek.* Ezt az indokolta, hogy az új szabályzat, amely 130 ezer dolgozót igen kedvezően érint, ne hozza hátrányos helyzetbe azt az 1600 nődolgozót sem, akik hosszú szolgálati idejükkel rászolgáltak az elismerésre. Az ilyen törzsgárdajutalom folyósítására a szolgálati helyek megkapták a 104 550 1982. MüSz. számú rendelkezést.

Műsoros est Záhonyban

A Vasutasok Szakszervezete és a MÁV Vezérigazgatósága május 20-án műsoros estet rendezett a záhonyi üzemigazgatóság élenjáró dolgozói, szocialista brigádjai részére. A zsúfolásig megtelt záhonyi művelődési házban a budapesti *Radnóti Miklós Irodalmi Színpad* művészei és a budapesti *MÁV Szimfonikusok Kamaraegyüttese* adott színvonalas műsort.

Az előadáson — az üzemigazgatóság gazdasági és társadalmi vezetőin kívül — megjelent *Koszorus Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára és *Alexa László*, a Szakszervezetek Szabolcs-Szatmár Megyei Tanácsának vezető titkára is.

Őrházakból komfortos lakásokba

Hegyeshalomban, a vasútállomás közelében átadták a komfortos, hetvennyolc négyzetméteres vasúti bérlakásokat. A három, nyolclakásos épületet a MÁV Magasépítő Főnökség építette. A huszonnégy új otthon lakói a győri körzeti üzemfőnökség létszámába tartozó vasutasok, akik a lebontott őrházakból költöztek az új épületekbe.

Május 20-án

Ülést tartott az elnökség

A vasutas-szakszervezet elnöksége május 20-án ülést tartott. A testület az első napirendi pont keretében a vasutas értelmiség helyzetével és politikai aktivitásával kapcsolatos felmérés tapasztalatait magába foglaló előterjesztést vitatta meg. A vitában felszólalók úgy ítélték meg, hogy a gondosan elkészített elemzés híven tükrözi a valós helyzetet, ezért a vezető szervek munkájukban jól hasznosíthatják. (Az előterjesztés tartalmát a lap 2. oldalán részletesen ismertetjük.)

Az elnökség ezután a negyedszázados jubileumát ünneplő *Magyar Vasutas* munkájáról és a vasutas sajtó történetéről, illetve a lap terjesztésének tapasztalatairól készült jelentéseket, a szakszervezeti tisztségéviselők 1982/83. évi képzésére és továbbképzésére készült feladattervet, majd az 1982/83. évi tömegpolitikai oktatás feladataira készült előterjesztést vitatta meg és fogadta el.

Tizenhárom hónap alatt készült

Átadták a forgalomnak a villamosított Kiskunfélegyháza—Szeged közötti vonalat

Újabb jelentős állomásához érkezett a vasútvillamosítás. Elkészült a *Kiskunfélegyháza—Szeged* közötti fővonal villamosítása. Az ünnepélyes átadásra május 21-én délelőtt került sor Szeged állomáson.

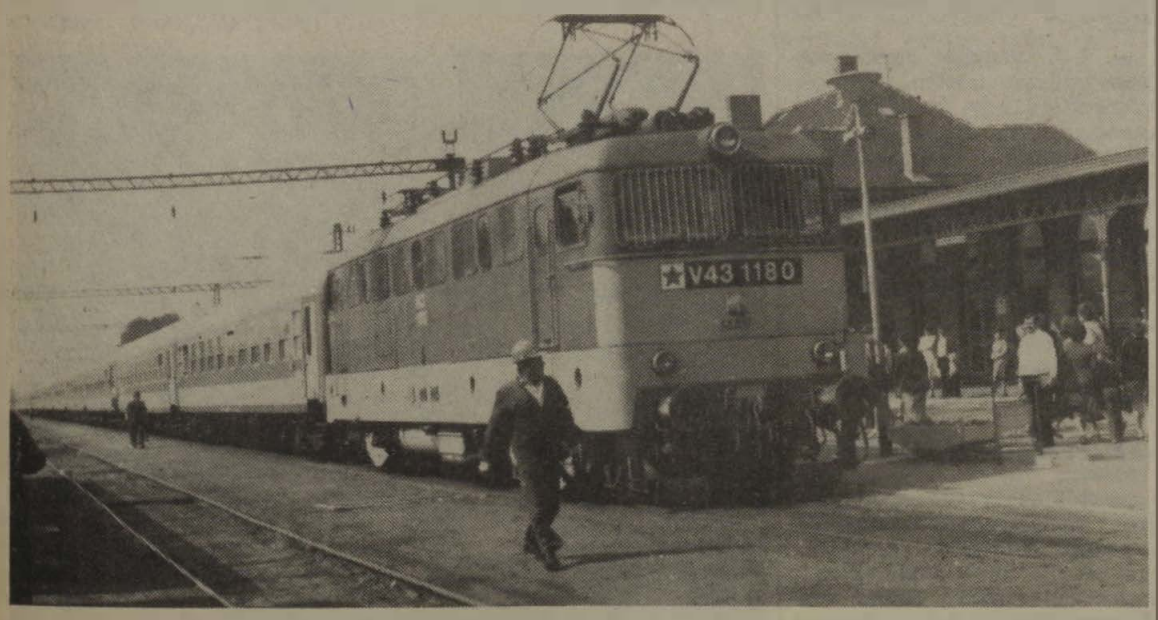
Az ünnepi díszbe öltözött állomáson *Lóki Béla* üzemfőnök köszöntötte a megjelent vendégeket, köztük *Urbán Sándort* MÁV vezérigazgatóhelyettest, *dr. Bartha Lászlót*, a Csongrád megyei pártbizottság osztályvezetőjét, *dr. Csonka Istvánt*, a városi pártbizottság osztályvezetőjét, *dr. Csikós Ferencet*, a városi tanács titkárát és *Gulyás Antalt*, a megyei tanács osztályvezetőjét.

Dr. Tóth György, a MÁV beruházási iroda igazgatója jelentette, hogy a tervezők, a beruházó és a kivitelezők jó együttműködésével *13 hónap alatt elkészült a Kiskunfélegyháza—Szeged vasútvonal villamosítása.* A munka során nemcsak a felsővezeték tartóoszlopok és vezetékek kerültek a helyükre, hanem földkábelbe helyezték a MÁV és a posta légvezetékeit, korszerűsítették az állomások és megállóhelyek energiaellátását és térvilágítását, Kiskunfélegyházán vontatási transzformátorállomás épült. Az elkészült beruházás megtérülési ideje alig több mint három év, teljes költségelőirányzata pedig 266 millió forint. Ebből, a most üzembe helyezett vonal költségráfordítása 180 millió forint.

Urbán Sándor vezérigazgató-helyettes beszédében a vasútvillamosítás fontosságát hangsúlyozta. A fejlesztés során az a célunk, hogy a szállítási igényeket a lehető leggazdaságosabban, tehát a legkisebb energiaráfordítással és költséggel elégítsük ki. Ez annál is inkább lényeges, mivel a vasúti közlekedés az ország egyik legnagyobb energiafelhasználója. Takarékoskodni kell tehát az energiával, ezen belül is a gázolaj felhasználását csökkenteni. A vezérigazgató-helyettes végezetül elismeréssel szólt az építésben részvevők összehangolt, jó munkájáról.

A szegedi igazgatóság és az

(Folytatás az 5. oldalon)



Az első villamosmozdony vontatta személyvonat megérkezett Szegedre

(Nagy József felvétele)

Másodszor érdemelték ki a MÁV Kiváló Brigádja címet

A mátészalkai körzeti üzemfőnökség November 7. szocialista brigádját a *MÁV Kiváló Brigádja* címmel tüntették ki. Vezetője *Varga Bálint.*

— 1960-ban alakult a brigád vonatkísérőkből — mondja. — Tizennyolc évig *Gulán Péter* vezette a kollektívát. Nyugdíjazása után — 1978-tól — pedig én. E brigád tagjai régen is kiváló vasutasok, közéleti emberek voltak. 1976-ban kaptuk meg először a MÁV Kiváló Brigádja címet.

E kollektíva társadalmi munkavállalásait nehezíti az, hogy többen távol laknak Mátészalkától. *Varga Bálint* például Győrtelekről, *Imre István* Nyírmeggyesről, *Fehér Dániel* Nagyecsédről, *Nagy III József* Tiborszállásról, *Nagy Csaba* Csengerről, *Tárkányi I István* pedig Kocsordról jár be dolgozni. Természetesen mindig megtalálják azonban annak a lehetőségét, hogy együttesen is részt vegyenek a nagyobb megmozdulásokon. Közéleti aktivitásukat bizonyítja, hogy a brigádban van szakszervezeti főbizalmi, pártvezetőségi tag és KISZ-titkár is. *Az elsők között jelentkeznek társadalmi munkára is.* Részt vettek már halásztanya építésben, állomástakarításban és segítették a termelőszövetkezet betakarítási munkáját.

Zs. B.

A Déli pályaudvaron felkészültek a nemzetközi vonatok fogadására

Az idei menetrendváltozás a budapesti pályaudvarokon a szokottnál nagyobb átcsoportosítást tett szükségessé. A legnagyobb változás a Déli pályaudvaron tapasztalható. Május 23-tól a Déli nemzetközi rangra emelkedett. Ide futnak be, illetve innen indulnak május 23-tól a Keletiből átcsoportosított *Lehár* és *Adriatica* nemzetközi expresszek.

Ugyancsak nagy változásnak számít, hogy a 4201/a számú gyorsvonat a Déli helyett *Józsefváros* állomásról indul, illetve oda érkezik. Ezenkívül még két balatoni, a 4521 és a 4223 számú személyvonatot *Kőbánya—Kispest* állomásra irányították.

A Déli pályaudvaron, mint *Milánovits István* állomásfőnök elmondta, létesítettek egy nemzetközi pénztárt, s helyiségeket biztosítottak a határ- és vámőrségnek. Az újonnan kialakult helyzetről értesítették az I. kerületi Rendőrkapitányságot. Felkészítették a végrehajtó szolgálatot a nemzetközi vonatok kezelésére, mitöbb, szerkesztettek egy kis könyvet, amely többek között az új technológiával foglalkozik. Az idegen nyelvű információs szolgálat sajnos eddig megoldatlan volt. Most egy német nyelvet beszélő felvilágosítót állítanak be *Szőnyi Tivadar* személyében, aki nyugdíjasként dolgozik a Déliben.

S. R.

Élenjáró szolgálati hely

Pápa állomás az 1981. evi operatív áruszállítási tervét 113,3 százalékra teljesítette. Közel 102 ezer tonna árut mozgattak meg. Annak, ellenére, hogy mintegy 20 ezerrel kevesebb utas váltott jegyet a pénztáraknál, a személyszállítási bevétel megegyezett az 1980. évivel.

A kijelölt energiaőrök és a rendszeres ellenőrzés és felvilágosító munka eredményeként 24 százalékkal kevesebb tüzelőolajat használtak fel, a villamos energiából 4211 kW-ot spóroltak meg.

A még jobb, eredményesebb munkát akadályozta a nagyarányú létszámhiány; a kocsirendező, vonatkísérő, forgalmi szolgálattevő, sorompókezelő, térközőr, pályaőr és takarító munkakörökben hiányzó munkahelyeket *jobbára belső átcsoportosításokkal; munka- és üzemszervezési intézkedésekkel igyekeztek pótolni.*

A brigádmozgalomban új közösségek szerveződtek. Tavaly az állomási dolgozók *közel ötezer forintot fizettek be a MÁV Kórház baleseti-utókezelő osztályának a javára.* Az idén újabb 20 ezer forint jött eddig össze az időskorúak megsegítésére.

Pápán, ha kellett, szigorral is, sokat tettek a balesetek előfordulásának megelőzéséért. Közlekedő vonatot veszélyeztető mulasztásuk nem volt.

Eredményes munkájukkal kiérdemelték az *Élenjáró szolgálati hely* elismerő oklevelet.

Sz. J.

SZOCIOLÓGIAI FELMÉRÉS KÉSZÜLT

Milyen a vasutas értelmiség helyzete, közérzete?

Ötszázkilenc diplomás fiatal válaszolt a kérdésekre

Szakszervezetünk vezető testületei és munkabizottságai — több ágazati szakszervezethez hasonlóan — az elmúlt években többször elemezték a műszaki és közgazdasági értelmiség helyzetét, a diplomások egyéb rétegeit. Átfogó felmérés azonban még nem készült. Ezt a hiányt pótolta a vasutasszakszervezet kulturális, agitációs, propaganda- és sportosztálya által készített felmérés, amelyet elnökségünk a május 20-i ülésen is megtárgyalt.

A Szakszervezetek Elméleti Kutató Intézete 1981-ben hasonló témában már több országos felmérést végzett, amelynek egyes megállapításait összehasonlítottuk a saját felmérés adataival.

Nincs tekintélye a vasúti munkának

A vasút területén az 1982. évi adatok szerint 5310 diplomás dolgozik. *Ebből a 30 év alattiak száma 1313.* A vizsgálat célja az volt, hogy ennek a rétegnek a helyzetéről, gazdasági és politikai aktivitásáról, a szakszervezetekről alkotott véleményéről — 43 egymással szoros ok és okozati összefüggésben álló kérdéscsoport alapján — reális képet alkothassunk. *A felmérés 509 vasutas diplomás válaszai alapján figyelemre méltó következtetések levonására ad lehetőséget.*

Terjedelmi korlátok miatt e cikk keretében természetesen nem törekedhetünk a 43 kérdésre adott válaszok részletes elemzésére, közlésére. Csak néhány fontos, általánosabb jellegű megállapításra hívhatjuk fel a figyelmet.

Az országos felmérés szerint az értelmiség tekintélye csökken. E tendenciát saját felmérésünk is bizonyítja. A vasúti munka presztízséről kedvezőtlen kép rajzolódott ki. A megkérdezettek 75 százaléka vélekedett úgy, hogy a vasúti munkának ma már nincs nagy tekintélye. A vizsgálat nem támasztotta alá azt a közhiedelmet, hogy a presztízscsökkenés elsősorban anyagi kérdés. Feltárta azonban azokat a fontos összefüggéseket, amelyek az anyagi megbecsüléssel kapcsolatosak.

A vasúti értelmiség havi alapfizetése csaknem azonos az országos felmérés adataival, de differenciáltsága kisebb annál. A fizetések a hierarchiában elfoglalt helytől és a munkahelyen eltöltött időtől jobban függnek, mint a teljesítménytől. A volumenében jelentős, de a frekventált területeken dolgozókénál így is lényegesen kisebb egyéb juttatások sem ösztönöznek igazán tartósan nagyobb teljesítményre, mert ezek nem előre meghatározott célokhoz és ténylegesen mérhető egyéni, illetve csoportteljesítményhez kötődnek.

Az értelmiségiek és a frekventált munkakörben dolgozók átlagjövedelme között nagyobb a különbség (az értelmiségiek rovására), mint a népgazdaság legtöbb ágazatában. A vizsgálat adatai szerint a MÁV-nál az országos átlagtól rosszabbak a tárgyi-technikai feltételek, erősebben centralizált és bürokratikusabb az irányítás, gyengébb az üzem- és munkaszervezés, rosszabbak a munka- és szociális körülmények, gyakoribbak az előre nem látott problémák, nagyobb a munkaerőhiány.

A vasutas értelmiség többsége a kedvezőtlen munka- és szociális körülmények ellenére szereti munkahelyét, illetve szakmáját.

Képzett diplomások alacsony munkakörben

Feltűnő, hogy az országos átlagnál lényegesen nagyobb azok aránya, akik esti, illetve levelező tagozaton szereztek diplomát és kerültek értelmiségi munkakörbe. (Mindez a MÁV és a szakszervezet jó felnőttoktatási tevékenységét is bizonyítja.) *A vasutas értelmiségiek közül az országos átlag kétszerese dolgozik olyan munkakörben, amelynek ellátásához alacsonyabb képzettség is elegendő lenne.* Nem csoda, ha az ilyen beosztások és a fentebb bemutatott kedvezőtlen munkakörülmények nem ösztönzik a magasabb végzettség megszerzését.

Az utóbbi években a harminc éven aluli vasúti értelmiség vezető beosztásba kerülése kissé nagyobb arányú, mint országosan. (Főleg a külszolgálatnál.) Ez helyes tendencia, mert még jelenleg is minden ötödik megkérdezett szakképzettségi szintje magasabb, mint közvetlen felettesé. A tapasztalatok szerint a hármas követelmény elve — különösen a politikai felkészültség — a vasúti vezetők kiválasztásakor az országos átlagnál jobban érvényesül. Így is elgondolkodtató azonban, hogy minden negyedik megkérdezett a vezetői beosztások eléréséhez szükséges három tényező egyikének *az összeköttetést, a baráti kapcsolatokat, a helyezkedést, vagy a véletlen szerencsét tartja.*

A munkahely társadalmi-politikai légköre, a munkatársakhoz és felettesekhez való viszony megítélése csaknem azonos az országos átlaggal. A kedvezőtlen munkakörülményeket némiképpen kompenzálja a vezetők jobb kiválasztása és az értelmiség nagyobb politikai aktivitása. A megkérdezett vasúti értelmiség túlnyomó többsége a közvetlen feletteséhez fordul a munkahelyét, részlegét érintő elképzeléseivel és javaslataival. A vezetők többsége tehát tekintéllyel rendelkezik és élvezi a beosztottak bizalmát. A szakmai-politikai követelményeken és a helyi lehetőségeken kívül ismeri, sőt nagy részük személyesen is átélte a végrehajtó szolgálatnál dolgozók körülményeit. A munkahelyi vezetés és a szakszervezet kapcsolata is kedvezőbb az országos átlagnál.

A szakszervezetnek a célok eléréséhez rendelkezésre álló lehetőségeit és eszközeit, valamint az értelmiségnek a szakszervezeti munkára gyakorolt befolyását a megkérdezettek jobbnak tartják az országos átlagnál. *Ez többoldalú kölcsönhatást tükröz.* A vezetők jobb kiválasztását, nagyobb munkahelyi és politikai tapasztalatát, a szakszervezeti vezetők és tisztségviselők alaposabb kiválasztását és felkészültségét, az értelmiség politikai aktivitásához biztosított kedvezőbb feltételeket, valamint az értelmiség nagyobb politikai aktivitását és készségét a szakszervezeti munkában való részvételre.

Politikai aktivitás, gyakorlat, tapasztalat

Szakszervezetünkhöz az elmúlt időszakban a megkérdezett diplomások 32 százaléka termelési, 44 százaléka szociális, 18 százaléka politikai javaslattal, észrevétellel fordult. Mind a benyújtott, mind az eredményes javaslatok aránya magasabb az országos átlagnál. *Kiemelkedőnek tartjuk, hogy a vasútas értelmiség társadalmi megbízatásainak száma 100 főre viszonyítva 92, amely csaknem kétszerese az országos átlagnak.*

A megkérdezettek szakszervezetünk ágazati (vállalati) valamint közvetlen munkahelyi tekintélyéről kedvezőbben nyilatkoztak, mint az országos felmérés alanyai.

Az elnökség határozatában szükségesnek tartotta — a szellemi belső tartalékok hatékonyabb kihasználása érdekében — a MÁV-val közös intézkedések megtételét. Például a különböző munkakörökre előírt végzettségi követelmények felülvizsgálatát, a friss diplomások részére kiírt pályázati rendszer felülvizsgálatát, a bérezés ellentmondásainak feltárását.

Intézkedések, vizsgálatok

A vizsgálat által feltárt tényekre támaszkodva az illetékeseknek tovább kell keresni és elemezni azokat az okokat és okozati összefüggéseket, amelyek miatt a vasúti munka presztízse és az értelmiségi munka tekintélye az elvárhatónál alacsonyabb. Ilyen ok például a jövedelmek differenciálása, a pótlékolási rendszer ösztönző jellegének erősítése, az üzem- és munkaszervezés színvonalának javítása, a szakmai előrehaladás lehetőségeinek bővítése stb.

Az elnökség általános tapasztalatként azt is megállapította, hogy a vasutas értelmiség politikai felkészültsége, közéleti aktivitása jobb mint az országos átlagé. Ennek ellenére — különösen a növekvő követelmények miatt — feltétlenül indokoltnak tartja, hogy *a fiatal és a középkorú értelmiségieket nagyobb mértékben vonják be a szakszervezeti munkába, elsősorban a döntések előkészítésébe,* a határozatok végrehajtásának szervezésébe. Nagyobb számban kapjanak társadalmi megbízatást az szb-reszortbizottságaiban, a művelődési intézmények társadalmi vezetőségeiben és az oktatás különböző formáiban — propagandistaként.

Az elnökség állásfoglalása értelmében az értelmiség helyzetéről készült felmérés tapasztalatait az 1982/83-as oktatási évben önálló témaként kell feldolgozni a MÁV által szervezett A és B típusú vezetőképzés keretében, a tisztségviselők bentlakásos, levelező és esti tanfolyamain, valamint a tömegpolitikai oktatás felkészítőin és foglalkozásain.

Az ünnepi könyvhét országos megnyitó ünnepségére május 28-án, pénteken délután került sor Budapesten, a Vörösmarty téren. Az idén nem kevesebb, mint 112 mű látott napvilágot a könyvhétre. A könyvek műfaját tekintve legnagyobb számban, több mint 30 könyvvel, a magyar regények és elbeszélések szerepelnek. Külföldi szépirodalmi mű mintegy 20 kötet került forgalomba, s természetesen az idén is megjelent 4 antológia: a Körkép, a Szép versek, az Írószemmel, és a Rivalda. Ez utóbbiak a könyvhét ideje alatt, szokás szerint, féláron kaphatók. A kiadványok átlagára is csökkent, míg tavaly 51,70 forint volt, most 46 forint 10 fillér.

Ballag már a vén diák...

Békéscsabán a *Kemény Gábor Szakközépiskolában* május 8-án búcsúztak az iskolától a vasútforgalmi ágazat levelező tagozatos hallgatói. Ők az „első fecskék", hiszen Békéscsabán most érettségiznek először a vasútforgalmi ágazaton.

Az iskola vezetőit dicséri, hogy a nappali tagozatos hallgatókkal egyszerre ballagtak azok az öreg diákok, akik csak hetente egy alkalommal jártak be az alma materbe és kissé nehezebb körülmények között tanultak, mint tizenéves társaik.

Ünnepélyes pillanatokat élhettek át azok, akik eljöttek ezen a borús szombat délelőttön, hogy tanúi legyenek 20 felnőtt diák meghatódott, de felemelő és büszke érzéssel teli ballagóünnepségére.

A harmadikos tanulók által ízlésesen feldíszített osztályteremben *Varga Lajos* tagozatvezető tanár köszöntötte a búcsúzó negyedikeseket, majd *Zsíros György* osztálybizalmi — aki Békéscsaba állomáson kocsitisztítói csoportvezető munkakörben teljesít szolgálatot — társai nevében köszönte meg *Szatmári Lászlóné* osztályfőnöknek 4 éves megértő, segítőkész munkáját és szerető gondoskodását.

Az utolsó csengetés felhangzása előtt a békéscsabai körzeti üzemfőnökség vezetője, *Valkó Pál* és vezető munkatársai virággal köszöntötték — a szakmai munkájuk mellett a tanulásban is becsülettel helytálló dolgozókat.

Zacharidesz Jánosné

Politikai fórum Nagykanizsán

A nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Ház szocialista brigádjának tagjai részére május 5-én politikai fórumot tartott Ipper Pál, a Televízió főmunkatársa. Aktuális nemzetközi eseményekről tájékoztatta hallgatóit, majd kérdésekre válaszolt.

Filmesek a Keletiben

Május 18-án ismét filmesek forgattak a Keleti pályaudvaron. Ez alkalommal a magyar, angol, NSZK közös vállalkozásban készülő *Wagner* filmet, illetve annak egyik jelenetét forgatták. Az érkezési oldalon több mint háromszáz statisztát vonultattak fel.

A nyolc részes filmet a nagy zeneszerző halálának 100. évfordulóján, jövőre mutatják be. Ebben a jelenetben a Keleti, az NSZK-beli Bayreuth-i vasútállomást helyettesítette, ahol annak idején *Richard Wagnert* várták a Rajna kincse című zenedrámájának bemutatójára.

A *Richard Burton* főszereplésével készülő filmet az angol *Tony Palmer* rendezi.

(s)

AKTUÁLIS PORTRÉ

A tmk-műhely vezetője

Mutatós, háromemeletes épület a MÁV Budapesti Építési Főnökség munkásszállója. Elegáns, zöldes színű a kőburkolat, a portán barnára pácolt pult van, mint a jobb hotelokban. Érdeklődöm, merre találom *Bucsi Gyulát.*

— Tessék a hátsó ajtón kimenni, a balra levő alacsony épületben megtalálja. Ott vannak az irodák — igazít el a portás.

Bucsi Gyula megtermett, testes ember. A járása nehézkes, betegségről árulkodik.

— *Pár évvel ezelőtt megműtöttek és a szívem is rakoncátlankodik* — panaszolja. — Néha gyengeség fog el, muszáj leülnöm. Pedig mindig tevékeny ember voltam. Az idő megeszi az embert. Hamarosan nyugdíjba vonulok. Már nem is bánom, eleget hajtottam.

Negyvenegy évvel ezelőtt került a MÁV-hoz. Hét évig Kiskunhalason dolgozott. 1948-ban jött Budapestre, építeni az úttörővasutat. Erre az időszakra gondol a legszívesebben.

— *Akkor még nem volt szabad szombat. Csak kéthetenként vetődtem haza, Fülöpszállásra. Ott élt az anyám, a feleségem, meg a kicsi lányom.* Sokat zsörtölődött az asszony, hogy ritkán lát, de sohasem jutott az eszembe, hogy munkahelyet változtassak.

Részt vett az aszódi és a záhonyi állomás építésében is. 1959-ben végezte el a pályamesteri tanfolyamot, és ezzel a képesítéssel dolgozott az ország különböző vasútvonalain. Tizennyolc évig járta az országot. 1973-ban került a MÁV Budapesti Építési Főnökségre. Akkor vett házat Rákospalotán. Kilenc éve a tmk-műhely vezetője. Tizennyolc tagú csapatában esztergályosok, lakatosok, motorszerelők dolgoznak.

— Különböző pályafenntartási és egyéb munkagépeket javítunk — magyarázza. — Sajnos baj van a régi gépek alkatrészellátásával. A selejtezésre ítélt masinákból kiszereljük a még használható alkatrészeket. Persze a géppark nagy része már modern, a régiek lassan végleg eltűnnek.

Bucsi Gyula a szakszervezetben is törzstagnak számít. 1946-ban már bizalmi volt, aztán gazdasági felelős, majd titkár lett. Most a közgazdasági bizottság vezetője.

— *Érdekes feladat ez. Figyelemmel kísérem az újítások sorsát, beleszólhatok a gazdasági döntésekbe, a kollektív szerződésbe. Legutóbb az igazgató megbízásából a béreket vizsgáltuk meg.*

Május elseje alkalmából a *Szakszervezeti Munkáért* kitüntetés ezüst fokozatával ismerték el eddigi tevékenységét.

— Örültem a kitüntetésnek. Sajnos közeleg a nyugalomba vonulás ideje. A feleségem már nyugdíjas, de még visszajár dolgozni a volt munkahelyére. Én nem merek ilyenre vállalkozni. A betegség rámijesztett.

— *Gyulával 1968 óta dolgozom együtt* — mondja *Kiss János* építésvezető. — Én akkor előmunkás voltam, ő művezető. Mindig szívesen segített mindenkinek. Különösen a fiatalokat patronálta, tanította nagy igyekezettel. Már az utódjáról is gondoskodott, jó szakembereket nevelt itt. Sajnálom, hogy nyugdíjba megy.

— Mivel tölti majd az idejét? — kérdezem *Bucsi Gyulától.*

— A hétvégeket mindig méhészkedéssel töltöm. Verőcén vásároltam egy kis telket. A cseresznye-, meggy- és diófák alatt vannak a kaptárak. Sokat tanulmányozom a szakirodalmat, mert a méhekhez érteni kell. Jó elfoglaltság ez, és hasznos is.

Cászák Gyöngyi

Nyugdíjas vezetők találkozója a szombathelyi járműjavítóban

A szombathelyi járműjavító vezetői az öregek éve alkalmából találkozót rendeztek az üzem egykori vezetői, dolgozói részére. A találkozón részt vett többek között *Varga Sándor* és *Matkó József* nyugalmazott igazgató és több osztályvezető is. Felelevenítették a néhány évtizeddel ezelőtti üzemi eseményeket, termelési gondokat. Megtekintették az üzemet is, és elismeréssel szóltak a korszerű gépekről, a munkahelyi rendről és az eredményekről.

A MÁV kollektív szerződés módosítása (2.)

Hogyan változott az utazók napi pihenőideje

A *Munka Törvénykönyvében* (Mt. 38. § [2] bek.) adott felhatalmazás alapján az utazó dolgozók napi pihenőidejét a *MÁV kollektív szerződés* szabályozza.

Az 1982. május 1-ig hatályos kollektív szerződés 20. § (3) bek. értelmében, ha az utazó dolgozó legfeljebb 12 órás egyfolytában végzett szolgálat után tér vissza honállomására, részére legalább 8 óra, 12 órát meghaladó szolgálat után pedig legalább 10 óra egybefüggő zavartalan pihenőidőt kell biztosítani. Lényeges előírás az is, hogy a pihenőidőt oly módon kell biztosítani, hogy a dolgozó a lakásán tölthesse, vagyis a szolgálati helyről a lakására és a visszautazásra szükséges időt ezen kívül kell részére biztosítani.

Május 1-től hatályos

A május 1-től hatályos módosítás értelmében az utazó dolgozónak 12 órás szolgálat után 10 órát, 12 órát meghaladó szolgálat után legalább 12 óra zavartalan napi pihenőt kell adni. Ez az utazók érdekében hozott intézkedés a szervezet regenerálódását, a folyamatos munkavégzési készség és az egészség megóvását egyaránt szolgálja, ezért a gyakorlati alkalmazásánál, a vezénylésnél erre nagy figyelmet kell fordítani. *Itt kell megemlíteni, hogy a kollektív szerződés 35. § 2/b. pontja szerint az utazó dolgozó heti pihenőnapja kiegészül a napi pihenőidővel.* Ebből a szempontból 12 órás szolgálat után 8 órát, 12 órát meghaladó szolgálat után pedig 10 órát kell figyelembe venni napi pihenőidőként, mely a 24 óra időtartamú heti pihenőnapon felül megilleti az utazó dolgozót. A heti pihenőnapok kiadásánál erre gondot kell fordítani. Ugyancsak a Munka Törvénykönyve által adott felhatalmazás alapján tartalmaz a kollektív szerződés szabályt a napi pihenőidőt illetően készenlét esetén.

Ez a következő:

„Ha a dolgozó a készenlét tartama alatt munkát is végez, és ennek időtartama összesen a hat órát nem haladja meg, ez esetben nyolc óra egybefüggő napi pihenőidő illeti meg. A napi pihenőidő tartamát a készenlét helyére történt visszaérkezésétől kell számítani." (koll. szerz. 32. §)

A rövidebb tartamú napi pihenőidőt az indokolja, hogy a készenlét alatt a dolgozó pihenhet. Lényegében ezzel a körülménnyel kapcsolatos az új kiegészítő jellegű szabály is, amely így szól:

„Ha a készenlét tartama alatti munkavégzés megkezdése előtt a dolgozó legalább nyolc órát egybefüggően pihent, akkor a dolgozót a két szolgálat között megillető pihenőidőt kiadottnak kell tekinteni, és a készenlét letelte után munkába állítható, feltéve, hogy a készenlét alatti munkavégzés a hat órát nem haladta meg."

A biztonság érdekében

Az olvasókban felvetődhet, hogy mi indokolta az új szabály felvételét.

Az indokoltságot a célszerűség, a foglalkoztatás követelményei, az egyéni és az összvasúti érdekek jelentik. Sem a dolgozónak, sem a munkáltatónak nem volt kedvező, ha a voltaképpen pihenéssel töltött készenlét után a dolgozó nem léphetett munkába arra történő hivatkozással, hogy nincs meg a napi pihenőideje.

Az utazó dolgozók egy szolgálatban eltölthető szolgálati órája a kollektív szerződés 19. §-a értelmében — a csak mozdonyvezetővel közlekedő vonat mozdonyvezetőjénél legfeljebb 12 óra —, egyéb esetekben pedig legfeljebb 16 óra lehet.

Az ez évi módosítás során e § 4. pontját *elsősorban a biztonság érdekében pontosabban kellett megfogalmazni.* Eszerint az egy szolgálatban teljesíthető szolgálati órákba nem számít be a 18. § szerinti szolgálati órának nem tekinthető várakozási idő, mozdonyvezetők esetében pedig a hat órát elérő laktanyai pihenőidő.

Alapvetően biztonsági célt szolgál a kollektív szerződésnek az a rendelkezése is, *mely előírja, hogy CSM-es közlekedés esetén a mozdonyvezető legfeljebb kettő, egyéb esetben pedig legfeljebb három egymásutáni éjszakai szolgálatra kötelezhető.* A gyakorlatban sok vitára adott okot, hogy milyen időtartamú éjszakai szolgálatot kell ebből a szempontból figyelembe venni.

Ezért egészült ki ezen pont a következőkkel:

„Ebből a szempontból éjszakai szolgálatnak minősül, ha a szolgálatból legalább négy óra 22—06 óra közötti időre esik."

Évenként ezer óra

Az egyéb elfogadott javaslatokat illetően öt módosítás ismertetésére térünk ki: *Az általánosnál magasabb időtartamra bővült a munkahelyi készenlétre igénybevehetők köre.* Az érintett dolgozók és a szakszervezeti szervek javaslatára ez év május 1-től kezdődően naptári évenként 1000 óra munkahelyi készenlét rendelhető el:

— a segélykocsi-személyzetnél (ide értve a kezelő és kiszolgáló személyzetet is), továbbá

— a munkavédelmi kiállító és oktató szerelvénykísérő személyzetnél is.

Ezeket a dolgozókat üzemi érdekből gyakrabban kell igénybe venni készenléti szolgálatra.

Óránként 0,5 forinttal emelkedett

— *az utazó mozdonyfelvigyázók és*

— *a vizsgáló főkalauzok teljesítménybére.*

Az új szabály értelmében az utazó mozdonyfelvigyázót ténylegesen végzett munkájáért 4,50 Ft/óra, a menetjegy ellenőrzését végző vizsgáló főkalauzt pedig 4 Ft/óra teljesítménybér illeti meg. A teljesítménybér növelésére bérarányosítás érdekében került sor.

A normások besorolási feltételeiben pontosításra, és bizonyos mértékű szigorításra került sor. Eszerint a normásokat a termelésirányító III-ba kell besorolni, *ha szakirányú középiskolai érettségivel, munkaelemző bizonyítvánnyal és legalább 3 éves elemző-szervező gyakorlattal rendelkeznek.* A változtatást egyrészt a korábbi szabály értelmével kapcsolatos problémák feloldása, másrészt a normásoknál a szakmai színvonal emelésének követelménye indokolja.

Hat helyett öt nap

Az ötnapos munkahét bevezetésével összefüggésben merült fel a kollektív szerződés 55. § (3) bekezdésében lévő szabály megváltoztatásának igénye. *Az eddigi 6 nap helyett — a jelenlegi rendelkezés — már 5 napnál folyamatosan hosszabb időn át végzett éjszakai munka esetén lehetővé teszi, hogy az éjszakai pótlék mértéke az első naptól kezdve az alapbér 30%-a legyen.*

A dolgozók részéről több javaslat érkezett a fizetési előleg fajlagos összegének felemelése érdekében. A javaslatokat mérlegelve a fizetési előleg felső határa *az eddigi 2000 Ft helyett 3000 Ft-ra emelkedett.* Valószínűsíthető, hogy ezt az intézkedést nem mindenki fogadja egyforma tetszéssel. Fizetési előleg tekintetében ugyanis keretgazdálkodást folytatunk. Amint ismeretes, az államvasúti dolgozók fizetéselőleg-kerete vállalati szinten — a dolgozók állományi létszámára vetítve — havonta 10 Ft. Mindez azt jelenti, hogy adatt keretösszegből 50%-kal felemelt összeggel ugyan, de egyharmad résszel kevesebb dolgozó részesedhet. Ez a módosítás — bár jó szándékú elképzelés, mert a dolgozók döntő többségének előnyére válik — jó példa arra, hogy egyes intézkedések (bármennyire gondosan és lelkiismeretesen készítik elő azokat) nem kívánatos mellékhatásokkal is együtt járnak.

Az ismertetett módosításoknak az a közös vonásuk, hogy valamennyi a vasutas dolgozók javaslatára, s elsősorban az ő érdekükben történt. A változtatások a korábbi szabályok továbbfejlesztését, korszerűsítését jelentik.

Katona János
osztályvezető

Kitüntetés

A SZOT Elnökség és a Találmányi Hivatal az Újítók és feltalálók V. országos kongresszusán kiemelkedő újítói tevékenységükért a

Munka Érdemrend arany

fokozatú kitüntetést adományozta: Kazári Józsefnek, a MÁV Szombathelyi Ig. ügyintézőjének, szakszervezeti bizalminak, a

Munka Érdemrend bronz

fokozatú kitüntetést adományozta: Kecskés Kálmánnak, a MÁV Északi Járműjavító Üzem lakatos csoportvezetőjének, szakszervezeti bizalminak a

Kiváló Munkáért

kitüntetést adományozta: Nagy Gyulának, a MÁV Debreceni Ép. Főn. főmérnökének, újítási albizottság-vezetőnek; a

Szakszervezeti Munkáért arany

fokozatú kitüntetést adományozta: Werling Jenőnek, a Vasutasok Szakszervezete Pécs területi szakszervezeti bizottság politikai munkatársának.

A kitüntetéseket az V. országos kongresszuson 1982. május 14-én adták át.

Az Országos Béketanács az elmúlt években a béke és barátság érdekében kifejtett eredményes munkájukért a

a Magyar Békemozgalom kitüntető jelvényét

adományozta: Drávai Mihálynak, a MÁV Hódmezővásárhelyi Pft. Főn. társadalmi szbtitkárnak;

A Magyar Békemozgalom Emlékplakettjét

adományozta: a MÁV Landler Jenő Járműjavító Üzem Gárdos Mariska szocialista brigádjának;

a Magyar Békemozgalom Emléklapját

adományozta: a Budapesti MÁV Építési Főn. Jedlik Ányos szocialista brigádjának; és a Záhonyi Vontatási Főn. Eötvös Lóránd szocialista brigádjának.

Újítók és feltalálók

Véletlenek nincsenek — vagy csak ritkán fordulnak elő. Április elején, amikor a vasutas újítók és feltalálók országos tanácskozásáról tudósítottunk, írásunk címéül azt adtuk: „A bürokratikus ügyintézés gátolja az újítómozgalom fejlődését". Május derekán, az idei első forró, nyárias hétvégén, az építők székházában már nemcsak a vasutasok tanácskoztak; a népgazdaság valamennyi ágazatából érkeztek küldöttek, hogy jelen lehessenek az újítók és feltalálók V. országos tanácskozásának (legutóbb nyolc évvel ezelőtt került sor hasonló megbeszélésre). E mostani konferencián is elhangzott, *Marjai József*, a Minisztertanács elnökhelyettese tette szóvá: *„alapvető baj azonban, hogy a hozzá nem értés, az érdektelenség, a lelkiismeretlen ügyintézés állít akadályokat az újítók és a feltalálók ügye elé. A kormányzat szükségesnek tartja az iparjogvédelem és a szabadalmi eljárás feltételeinek javítását, a legtöbbet azonban a vállalatok tehetik".*

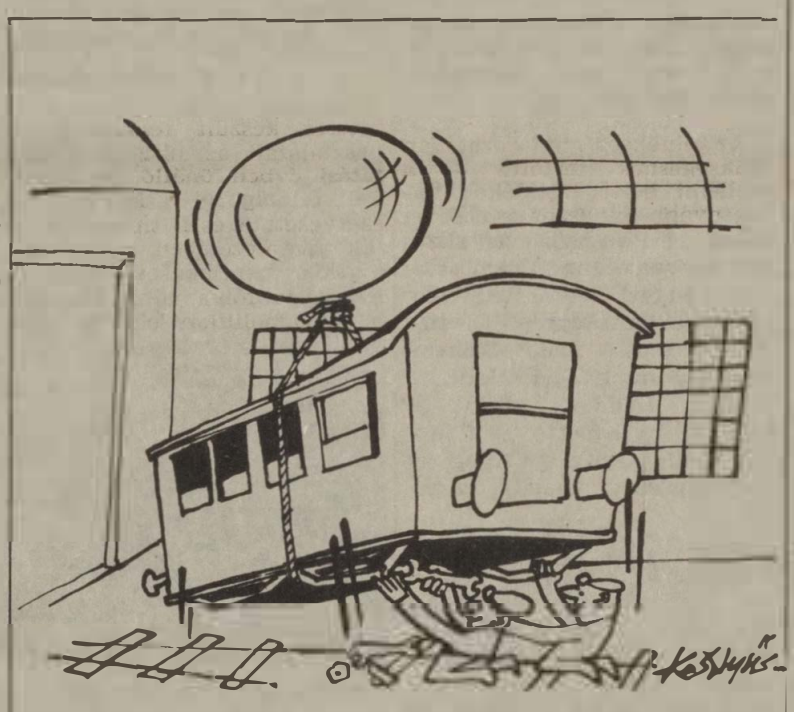
Gazdasági helyzetünk bonyolult voltát ecsetelni nem e rövid eszmefuttatás feladata, ám a gondokból kiindulva helyénvaló rámutatni: rendkívül nagy szükség van a szellemi energiák hasznosítására, az ésszerű javaslatok megszívlelésére. Ha van olyan időszak, amely megköveteli, hogy mindenki alkotó módon működjék közre vállalata — s ily módon közvetve a népgazdaság — eredményesebb munkájához, akkor e mostani, a nyolcvanas évek eleje ilyen. *Nem egyszer bebizonyosodott már, hogy a nagymultú újítómozgalom a fejlődésnek óriási tartaléka; a helyi kezdeményezések olykor országos méretűvé terebélyesedhetnek, s a haszon végső fokon valamennyiünké.*

A legutóbbi, IV. országos tanácskozás óta csaknem kétszer annyian tartoznak az újítók és a feltalálók sorába, mint a hetvenes évek első felében, ugyancsak a kétszeresére nőtt az újítások és találmányok pénzben mérhető, hasznos eredménye, s másfélszer annyi javaslatot hasznosítottak, mint korábban. Az országos adatokból úgy tűnhetne tehát, hogy a fejlődés egyenes ívű — ám éppen az elmúlt egy-két évben megtorpanás érzékelhető. Annak ellenére, hogy mind a kormány, mind a tudománypolitikai bizottság többször is napirendre tűzte a mozgalom helyzetét, s immár a *Magyar Nemzeti Bank Innovációs Alapja* is hitelekkel segíti a hasznos elképzelések kibontakoztatását.

A vasutasok március 22-i tanácskozásán, a Landler Jenő Járműjavító Üzem művelődési házában elhangzott: *a szükségesnél jóval kevesebb az olyan újítás, amely a forgalom biztonságát, a személyszállítás kulturáltságát, vagy az anyaggazdálkodást érinti.* Egyebek között szükség volna olyan eljárásokra, berendezésekre is, amelyek az üzemanyag-fogyasztás mérését az eddigieknél megbízhatóbban mutatnák. Idézhetnénk az igénylistát tovább, akár a MÁV, akár az V. országos tanácskozáson elhangzottak jegyzőkönyvében tallóznánk. S némi — tegyük hozzá: nem indokolatlan — elégedettséggel az eredményeket is felemlíthetnénk. Ám az országos megbeszélések célja napjainkban mind kevésbé az, hogy megnyugvással nyugtázzuk amit elértünk, s csak mellesleg szóljunk arról, ami még megoldásra vár.

Ma a népgazdaság minden ágazatában *az elsődleges cél, hogy éljünk a lehetőségeinkkel, s mindaz kapjon zöld jelzést, ami előbbre visz.* S mert tapasztalat, hogy az országos elemzéseket követően új lendületet kap az újítómozgalom — így volt ez 1974 után is —, remélhetjük, hogy a feltételezhetően átmeneti megtorpanást újabb felvirágzás követi. Remélhetjük — de nem elég remélni csupán. *Akarni is kell, az újítóknak, feltalálóknak csakúgy, mint akik az újítások sorsával érdemben foglalkoznak.*

(földes)



Többet ésszel, mint erővel
(Kesztyűs Ferenc rajza)

Tiszta, gondozott állomás

Az állomás fotocellás üvegajtaja szélesre tárul előttem. Már már a kalapomhoz kapok, hogy köszönjem az udvarias előzékenységet, de hát ez „csak" a technika. A GySEV 1976-ban épült soproni vasútállomásának egyik érdekessége. A körbepillantó tekintet inkább a feltűnő tisztaságon csodálkozik, mintha patikába lépett volna az ember. De a peronok az állomás környéke is olyan, hogy ott egyetlen egy eldobott papírt sem látni.

— *Könnyű a soproniaknak* — mondják azok, akiknek éppen rendetlen környezetük miatt emlegetik példaképpen ezt az állomást — *mert az itt élő emberek házatája is tiszta.* De nincs igazuk, hiszen ismeretes, hogy Sopron az ország egyik leglátogatottabb idegenforgalmi helysége. Naponta ezrek keresik fel, csakhogy ahol mindig tisztaság van, ott ez a jelenség a rendetlen embert is kulturáltabb magatartásra kötelezi.

— *Ahol állandó tömegmozgás van, szemét is akad, de a takarító* személyzet nagyon lelkiismeretesen végzi a munkáját — mondja *Horváth Sz. János* állomásfőnök-helyettes.

— *A mi állomásunk határátlépő is és nem mindegy, hogy a külföldről érkező utasoknak milyen az első benyomásuk hazánkról.*

— A személyvonat-forgalmat és az árufuvarozást illetően bizonyára különleges helyzete van ennek a határállomásnak.

— Így igaz. A győr—sopron—ébenfurti vasútnál, főként az árufuvarozásban az üzleti bonyolítás néhány dologban másképp megy, mint a MÁV-nál. *A követelmények is nagyobbak. Főként ami a minőséget illeti. Sajnos az osztrák kollégáknak olykor jogos kifogásai is vannak.*

— Például?

— Különösen a tranzitszerelvényeknél fordul gyakran elő, hogy egyes áruval rakott kocsik műszaki állapotát nem tartják kielégítőnek.

— Ilyenkor mi történik?

— *Az ilyen kocsit ki kell cserélni, a rakományt átrakni, ami elég bonyolult és költséges. Ezt elkerülhetnénk, ha Záhonyban, vagy más feladó állomásokon műszakilag kifogástalan vagonokba rakodnának.*

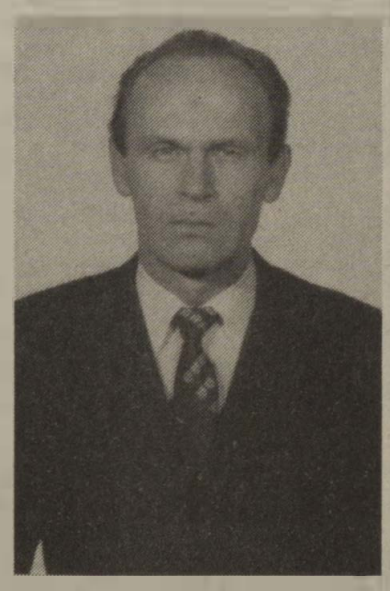
— Itt Sopronban, a GYSEV-hez tartozó vasutasoknak kötelező-e a német nyelvtudás?

— Nem kötelező, de nálunk többen is, az igazgatóságon pedig szinte mindenki jól beszéli a német nyelvet. Az osztrák vasutasok között is akad olyan, aki tud magyarul.

Dávid József

Az apja is ezermester volt

Portrévázlat egy kiváló újítóról



Kazári József

Egy nappal az újítók és feltalálók V. országos tanácskozása előtt — május 14-én — a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa a Munka Érdemrend arany fokozatával tüntette ki eredményes újító tevékenységéért *Kazári Józsefet*, a szombathelyi vasútigazgatóság tervgazdasági és műszaki fejlesztési osztályának dolgozóját. A kitüntetést *Losonczi Pál*, a Parlament Munkácsy termében rendezett ünnepségen adta át.

Kazári József újításaival eddig már több millió forintot takarított meg a MÁV-nak. Háromszor kapta meg a Kiváló Újító kitüntetés arany fokozatát. Azt mondják, hogy az újítók, a feltalálók általában különc emberek. *Kazári Józsefre* nem jellemző ez a megállapítás. Ízig-vérig közéleti, közvetlen ember.

— *Az újítási kedv, a barkácsolás nálunk családi hagyomány* — mondja. — *Az édesapám és a bátyám is ezermester volt. 1950-ben lettem pályamunkás a vasúton.* Hamarosan rajzolói tanfolyamra küldtek, majd később a szombathelyi igazgatóságra került. A kisajátítási ügyek intézésével bíztak meg. Közben elvégeztem az építési és pályafenntartási technikumot és a műszaki tiszti tanfolyamot.

— Mi volt az első újítása?

— *Először egy kollektív újításban vettem részt. Dudarbánya állomás és a vágányhálózat átépítéséhez dolgoztunk ki egy olcsóbb eljárást. Újításunkat elfogadták volna, de sajnos a beruházást nem engedélyezték.*

Ezt követően egyre több újítást dolgozott ki. 1966-ban a Révfülöp és Zánka—Köveskál közötti vonal átépítéséhez, majd a Badacsony környéki vonal felújításának kisajátításához adott be újítást. Az első 3,3 millió forint haszonnal, a második két millió 300 ezer forint megtakarítással járt.

— *Ezeket az újításokat elutasították, de később hasznosították.* Ezért pert indítottam, amit meg is nyertem. Hosszas huzavona után 1971-ben kaptam meg az újítási díjakat, de ez nem szegte kedvem. Továbbra is nagy szorgalommal dolgoztam. Az utóbbi években szerencsére sokat változott az újítók körüli légkör, csökkent a bürokrácia. Már nem feketetik évekig az újítási javaslatokat, és kevesebb a per is.

Kazári József fontos munkahelyi elfoglaltsága mellett is szakít időt az ötletek, az egyszerűbb és olcsóbb műszaki megoldások kidolgozására. Pedig ezen kívül tevékeny szakszervezeti aktivista is. Kilenc esztendeig az osztálybizottság gazdasági felelőse, később pedig titkára volt. Jelenleg az osztály szakszervezeti bizalmija.

Sz. Jakab István

ZALKA BRIGÁDOK TALÁLKOZÓJA

Zalka Máté születésének 86. évfordulója alkalmából a záhonyi üzemigazgatóság és a debreceni járműjavító Zalka Máté szocialista brigádjai találkozót rendeztek Mátészalkán. A pályafenntartási főnökség Zalka brigádja, valamint a csomóponti üzemi művelődési bizottság vállalta a házigazda szerepét, és fogadta az igazgatóság területén dolgozó tizenhárom Zalka brigádot. A névadójuk életútjáról szóló előadás után a brigádok megtekintették a Szatmári Múzeum állandó Zalka kiállítását és elhelyezték az emlékezés virágait.

A MÁV Kiváló Brigádja

Feszített munka az övék

BEMUTATJUK A LANDLER JENŐ JÁRMŰJAVÍTÓ ÜZEM GÁRDOS MARISKA SZOCIALISTA BRIGÁDJÁT

Sikeres esztendeje volt a tavalyi a Landler Jenő Járműjavító Üzemnek — teljesítette a kiváló szintet, s ezért vezérigazgatói elismerést kapott. Kollektívái is jeleskedtek, ezt példázza a 11 nőt tömörítő Gárdos Mariska szocialista brigád, amely néhány nap alatt két kitüntetést vehetett át. A MÁV Kiváló Brigádja cím után, megannyi társadalmi munkájukkal, kiérdemelték az Országos Béketanács emlékplakettjét is.

Nem voltak babonásak — és ma sem azok. Tizenhárman alapították az akkor még a szocialista címért versengő brigádjukat, s a kollektíva létrehozói közül hárman — *Balla Gyuláné*, *Hunyadvári Lajosné* és *Lengyel Mária* — ma

A Gárdos Mariska brigád

is együtt vannak. Pedig több mint két évtized telt el az emlékezetes 1962. március 26. óta, mikor is a Landler Jenő Járműjavító Üzem számviteli osztályán az utókalkuláció csoport tagjai az együttdolgozás e sajátos módját választották. Három évvel később felkérték a demokratikus nőmozgalom neves honi szervezőjét, az írói-újságírói munkájáért is elismert *Gárdos Mariskát* — viselhesse az ő nevét a brigád. Akkor, 1965-ben, szoros kapcsolatba kerültek, s haláláig, 1973-ig tartott a kölcsönös barátság.

A névadóra emlékezve

— *Remek asszony volt Mariska néni* — emlékezik rá *Lengyel Mária* —, idős korában is szellemileg annyira friss, hogy ha meglátogattuk őt, élvezet volt beszélgetni vele, s mindig tanulhattunk tőle valamit. Őszintén meggyászoltuk, amikor eltávozott közülünk, s koporsója mellett díszőrséget álltunk. Egy évvel később, *1974-ben megalakult a Gárdos Mariska Baráti Kör*, amelynek az ő nevét viselő brigádok tagjai, meg az egykori tanítványai az életben tartói. Évente találkozunk valahol, 1978-ban mi voltunk a vendéglátók. S tartjuk a kapcsolatot lányával, *Pintér Marianne-nal;* találkozunk, levelezünk.

Ugorjunk húsz évet, hogy — az időrendet megbontva — indokolhassuk: miért most szólaltatjuk meg e lelkes asszonyokat (akik közül egyik sem mondható korosnak, jóllehet csitri sem tartozik a sorba). Az idei, számunkra jubileumi esztendő kettős sikert hozott: előbb, május 1. alkalmával megkapták *a MÁV Kiváló Brigádja* címet, majd néhány nappal később, május 9. tiszteletére *az Országos Béketanács emlékplakettjét* megannyi társadalmi munkájukért. Az előbbi értékét növeli, hogy az idén az üzem csupán egy kollektívát javasolhatott, s a szocialista brigádok küldött-testülete egyetértett: *a zömmel férfiakat foglalkoztató üzemből most egy nem fizikai munkát végző női brigádé legyen az elismerés.* A már említett alapítókon kívül tavaly — amikor kiérdemelték a kiváló címet — itt dolgozott *Tichy Istvánné*, *Szrojny Csabáné*, *Wiesl Istvánné*, *Száka Istvánné*, valamint az azóta magasabb beosztásba került *Lohonya Jánosné*, *Keszthelyi Miklósné* és *Vidács Lászlóné* (fiatal munkatársak, *Németyné Fónay Eszter* és *Nagy Tiborné* álltak a helyükbe).

Egy jó brigádról gyakorta nehezebb elmondani, hogy mitől jó, mint egy rosszról, hogy miért gyenge. Ha a Balla Gyuláné vezette Gárdos Mariska brigád munkájáról szólunk, aligha említhetünk különlegességeket: kimutatásban rögzítik az üzem termelési eredményeit, alapadatokat szolgáltatnak a nyereségrészesedéshez, a mérleghez, s amit kell, továbbítják a KPM Vasúti Főosztályára (a brigádvezető-asszony épp azért nem vesz részt beszélgetésünkön, mert ez ügyben ment a minisztériumba). Bizonylatokkal dolgoznak, s mi tagadás: *feszített munka az övék.* Minden hónapban, az első három-négy napon jobbára túlóráznak is (habár igyekeznek e többletet a minimálisra szorítani). Dehát asszonyok, majd' mindegyikük kisgyereket — kisgyerekeket — nevel, s reggel még nem tudni, hogy estére melyik apróság lázasodik be, másnap melyik asszony kénytelen otthonmaradni. S a szülési szabadságok, a gyes-ek időszaka, ráadásul a távollevőknek nem mindig volt helyettesítőjük.

Szívvel, lélekkel

Kétszeresen értékes tehát tevékenységük állandó jellemzője — a társadalmi munka. Sorolni is nehéz. Tavaly, meg tavalyelőtt (amikor az óvodát bővítették-korszerűsítették, *takarítottak, függönyöket varrtak, felruházták a kicsinyek játékbabáit.* Ők készítették el az üzemi étterem új terítőinek előrajzolását, majd más brigádokkal együtt a hímzésből is részt kértek. Ha rendezvény van, mi sem természetesebb, mint, hogy segítsenek szervirozni, teríteni. Hat éve immár, hogy patronálják a fóti gyermekváros 7-es számú óvodáját, immár a harmadik csoportot. S nemcsak formálisan: *évente öthat alkalommal az egész brigád felkerekedik, hogy örömöt szerezzenek védenceiknek.* Felpakolva érkeznek, van a csomagban édesség csakúgy, mint játék, olykor nagyobb ajándék is. Az egyik Télapó-rendezvényre pedig vasárnap délelőtt, az üzem területén került sor.

Miért vállalkoznak minderre? Wiesl Istvánnétól hallhatjuk a kézenfekvő választ:

— *Mert örömünket találjuk benne. Soha nem jelentkezünk olyan társadalmi munkára, amely ne volna kedvünkre való. Amit pedig szívvel végez az ember, az nem fáraszthat el... Igaz, az üzem férfidolgozói nem is kérnek minket nehéz, fizikai munkára.*

Ha kommunista műszakot rendeznek, kivétel nélkül valamennyien jelen vannak. Ha pedig vetélkedőn kell bizonyítani, mit tudnak: nem rettennek vissza, sőt — szinte nincs is olyan üzemi, vagy kerületi vetélkedő, ahol ne az övék lenne az első, vagy a második hely. *Elsők voltak a kerület vöröskeresztes vetélkedőjén, megnyerték az üzemi „Ki tud többet a Szovjetunióról?" szellemi erőpróbát;* az üzem fennállásának 75. évfordulóján rendezett vetélkedőn a járműjavító múltjának ismeretét bizonyították be a második helyezéssel, most pedig a Kodály-vetélkedőn vesznek részt, 9 brigád jutott be a június 15-i döntőbe. Érthető tehát, ha eddig hatszor kaptak arany-koszorút (1978 és 1980 között megszakítás nélkül), 1980-ban pedig övék lett az MSZMP XII. kongresszusi és felszabadulási munkaversenyének *Kiváló munkáért vándorzászlaja.*

S a kép még mindig nem teljes, mert nemcsak együttesen, de külön-külön is tevékenyek. Valamilyen politikai oktatáson mindannyian résztvesznek, sőt: *Hunyadvári Lajosné* szemináriumot vezet, *Balla Gyuláné* pártvezetőségi tag és alapszervezeti agit.-prop. titkár, *Tichy Istvánné* pedig szakszervezeti bizalmiküldött (egyszersmind a csoport bizalmija), s mellesleg népi ellenőr (beszélgetésünkkor is ellenőrzésen volt).

Családi kötelék

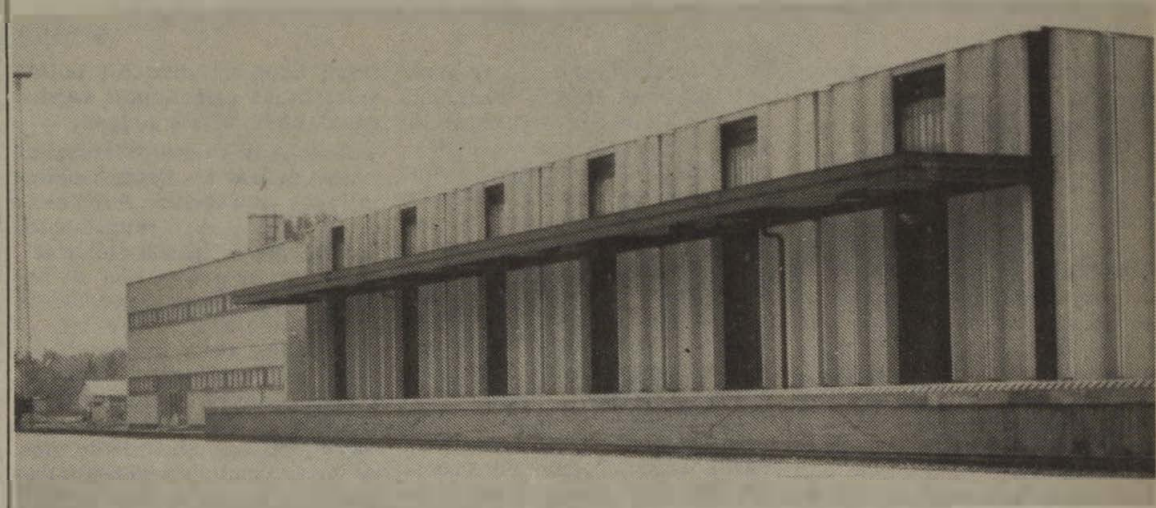
Kötődnek a vasúthoz, s nem csupán azért, mert egy kivétellel mind munkahelyükhöz közel, Rákospalotán, vagy Újpesten laknak, hanem mert több szál köti őket ide. Wieslné édesapja, az üzem főkertésze vitte a Landlerbe. Balláné az édesanyja foglalkozott itt személyzeti kérdésekkel, Lengyel Mária ma már nyugdíjas édesapja a VII. osztály lakatosa volt, Tichyné édesapja munkaügyi előadó... továbbá: Balláné, Szákáné és Tichyné itt ismerte meg férjét (Balla Gyula jelenleg az üzemgazdasági osztályt vezeti).

Úgy tűnik: kész a leltár. S mégsem. A tegnapról beszélnek, de a holnapra gondolnak. Az idei, kettős elismerés állomás csupán — kétségkívül rangos, fontos állomás — a mögöttük, s a még előttük levő úton.

Födes Tamás

A MENETRENDVÁLTOZÁS ELŐTT

Átadták rendeltetésének az új siófoki pályaudvart



A konténer-pályaudvar új felvételi épülete

A Volán is gondoskodott arról, hogy elegendő darus autó álljon az ott dolgozók rendelkezésére

Teherautóra szerelt speciális daru segítségével végzik a konténerek vagonba rakását

(Laczkó Ildikó felvételei)

A Somogy megyei Tanács, a Volán, a kivitelező vállalat képviselői, valamint számos meghívott jelenlétében május 21-én *Bús Károly*, a pécsi vasútigazgatóság helyettes vezetője adta át rendeltetésének az új siófoki konténer-pályaudvart. A terminál a Kaposvár—siófoki vonalon épült, Siófoktól három kilométerre.

A Balaton déli partjának idegenforgalmi centruma késztette a vasutat arra, hogy áruszállítási központot alakítson ki. Az új létesítmény, amelynek költségéhez a Volán is hozzájárult, a menetrendváltozásra készült el, *szimbóluma is lehet annak, hogyan kell egy objektumot rövid idő alatt és jól kivitelezni.* A pályaudvar kétszintes épülete két részre tagozódik. Irodákat, szociális rendeltetésű helyiségeket és raktárakat foglal magába. Kellemes munkakörülmények mellett dolgozik itt 12 MÁV- és 60 Volán-alkalmazott.

A siófoki létesítmény a *MÁV 29. közepes (5 tonnás) konténer-pályaudvara.* A terminálláncot egyébként a közlekedéspolitikai koncepció előírásainak megfelelően 1970-ben kezdték kialakítani, hogy segítse a komplex szállítási folyamatot. A várható napi forgalom 25—30 konténer kezelése. Ez a munka a vasút és a Volán szoros együttműködését igényli. Jellemző adat a gazdaságosságra az, hogy miután eddig a siófoki rendeltetésű konténerek csak Székesfehérvárig vagy Kaposvárig voltak szállíthatók, az új kereskedelmi pályaudvar átadásával konténerenként 250 forinttal csökken a fuvarozási költség.

H. K.

Negyvenkét év a vasút szolgálatában

Megfordultam már néhány úgynevezett váltókezelő-toronyban. Tapasztalatom szerint mind kívül, mind belül korszerűtlenek, elhanyagoltak. Ezért ért kellemes meglepetés, amint beléptem Tatabánya-felső kettes váltókezelői helyiségébe. Ragyogó tisztaság, a készülékek burkolatain látni: nemrég törölgették át őket, ami pedig a legszembeötlőbb, az állítókarok festetlen végei fémtisztára polírozottan csillannak az ablakon besurranó fényben.

— *Csupasz tenyérrel nem nyúlunk hozzájuk, rongyot fogunk, úgy markoljuk meg* — magyarázza a héblik szokatlan tisztántartási módját *Bürger József* váltókezelő, akinek majd negyvenkét éves vasúti múltjára a minap hívták fel a figyelmemet.

— Azt hallottam, hogy hosszú szolgálati ideje alatt — a szabadságot kivéve — még egyetlen napot sem hiányzott.

— *Így igaz. A szolgálatból sohasem hiányoztam, sem igazoltan, sem igazolatlanul. Egyetlen percet sem töltöttem még betegállományban.* Ez nem azt jelenti, hogy nem lett volna okom rá, de hát egy kis náthával az ember ne menjen mindjárt az orvoshoz.

— Elmondaná hogyan került a vasúthoz?

— Nyolcan voltunk testvérek, apám tizenkét hold földje kevésnek látszott a megélhetéshez. *Egy évig cselédeskedtem, aztán 17 évesen jelentkeztem a vasúthoz. Szerencsére papírokat nem kértek, mert 18 év alatt nem alkalmaztak volna.* Ideiglenes szerződéssel felvettek pályamunkásnak — még a dátumra is emlékszem — 1941. március 26-án húsz filléres órabérrel. Az ideiglenes szerződéses alkalmazottaknak semmiféle vasúti kedvezmény nem járt és hogy ne kelljen őket állandósítani minden év december huszadikán elbocsátották az egész csapatot.

Felsőgallára kerültem pályamunkásnak. Karácsony előtt vártam, hogy szélnek eresztenek, de a nagy havazások miatt kellett az ember. Egy év után aztán véglegesítettek, vasutas lehettem. *Negyvenkettő májusában tettem váltókezelői vizsgát.* Őszintén szólva ekkor még nem gondoltam, hogy majd a vasúttól fogok nyugdíjba menni. A következő években Száron és Budaörsön helyettesítettem. Ötvenkettőben *helyeztek Tatabánya-felsőre, azóta itt vagyok.* Tartalékosként végigjártam az egyes toronytól a gurítóig minden szolgálati őrhelyet, ismerem és szeretem ezt az állomást.

— Ennyi szolgálati idő után mennyit keres itt egy váltókezelő?

— *Az alap 3200 forint. Erre jön a harminc százalék, no meg a túlóra. Váltókezelőkben hiány van, annyit lehet túlórázni, amennyit az ember vállal. Így hát fölmegy a fizetés hét és fél ezer forintra is.* Ennek a berendezésnek a kezelése sokkal egyszerűbb, mint a régi Siemensé, így nem kell beleszakadni a munkába.

Csörög a telefon. A rendelkező az 5815-öst kőrözi. Bürger József az ablakhoz áll, fogadja a személyvonatot.

Tóth Zoltán

Negyvenöt év után szolgálati emlékérem

Kiss Tibor, a szombathelyi távközlési és biztosítóberendezési építési főnökség dolgozója a közelmúltban nyugállományba vonult. A tiszteletére rendezett ünnepségen *Lévai Lajos*, a főnökség vezetője adta át részére *a 45 éves szolgálati emlékérmet és az oklevelet.*

Kiss Tibor 1937-ben lakatosinasként kezdte pályafutását a szombathelyi járműjavítóban. Vasutas családból származott, az édesapja pályamester volt. Ezért határozta el, hogy ő is a vasútnál helyezkedik el. Jelenlegi munkahelyének jogelődjéhez 1943-ban került. Szaktanfolyamokat végzett, majd sokáig szakaszkezelőként dolgozott. 1963-ban előkalkulátor lett.

Tagja a műszaki csoport *Lenin* szocialista brigádjának. A kollektívát a *MÁV Kiváló Brigádja* címmel is kitüntették. Kiss Tibor a 45 esztendő alatt sokat tett a közösségért. Szakszervezeti aktivistaként törődött munkatársai gondjaival.

— Mivel tölti majd a nyugdíjaséveket?

— *Kedvenc hobbim a fafaragás. Eddig már több kiállításon mutatták be alkotásaimat. Ezután még több idő jut majd erre, és természetesen még többet lehetek a családdal, az unokákkal is* — mondotta.

Sz. Jakab

Napirenden a kocsigazdálkodás

KOORDINÁCIÓS ÉRTEKEZLETET TARTOTTAK SZEGEDEN A VASÚTIGAZGATÓSÁGOK PÁRTBIZOTTSÁGAINAK TITKÁRAI

A közelmúltban Szegeden tanácskoztak a vasútigazgatóságok pártbizottságainak titkárai. A koordinációs értekezlet résztvevőit — közöttük *Berta Istvánt*, a szegedi városi pártbizottság titkárát és *Noszek Imrét*, a Csongrád megyei pártbizottság gazdaságpolitikai osztályának munkatársát — *Balogh Józsefet*, a szegedi igazgatóság pártbizottságának titkára köszöntötte. Ezután *Nagy Károly*, a vasúti főosztály pártbizottságának titkára ismertette a kétnapos tanácskozás célját. Hangsúlyozta, hogy a pártmunkának fontos része a gazdaságpolitikai feladatok megvalósításának segítése. Ezért a MÁV belső szervezeti életében, munkájában is követelmény, hogy az ország területén a helyi sajátosságokat figyelembe véve, mégis összhangban dolgozzanak. A mostani tanácskozás ilyen céllal tűzte napirendjére a kocsigazdálkodással, a kocsikiegyenlítéssel kapcsolatos feladatok megbeszélését, egyeztetését.

Elsőként *Lovász Lázár* vasútigazgató tájékoztatta a jelenlevőket. Elmondotta, hogy az 1979-ben elkezdett igazgatósági határmódosításokkal lényegesen megnőtt a szegedi igazgatóság területe. Ma már a vonalhálózat 7 megye közigazgatási területét érinti, köztük *Bács-Kiskun- Békés* és *Csongrád* megye teljes területét mondhatják magukénak. Az igazgatóság területén 343 szolgálati hely található és a leghosszabb vonalhosszal, 1677,1 kilométer pályával rendelkezik, egyúttal meghatározza feladataikat is.

Balogh József, a szegedi igazgatóság pártbizottságának koordinációs munkájáról számolt be. Többek között elmondotta, hogy a pártbizottsághoz 13 alapszervezet, 1 pártvezetőség 6 alapszervezettel tartozik, ezek közvetlenül tőlük kapják a párt belső életével, a gazdaságpolitikai kérdésekkel kapcsolatos irányítást. Korábban, az üzemfőnökségek megalakulása előtt 56 pártalapszervezetnél láttak el koordinációs feladatot, jelenleg három üzemfőnökségen pártbizottság, négy helyen pártvezetőség működik — koordináló munkájuk ide irányul. Kölcsönösen részt vesznek egymás gazdaságpolitikai témákat tárgyaló ülésein, sőt gyakorlattá vált, hogy közös testületi üléseket tartanak. A feladatokról szólva kiemelte, *hogy továbbra is legfontosabb teendőjük a koordinációs munka hatékonyságának növelése.*

Ezt követően *Simon László*, az üzemviteli szakosztály helyettes vezetője a teherkocsigazdálkodásról, ezen belül a kocsikiegyenlítés időszerű kérdéseiről tartott vitaindítót. Előadásában jelentős szerepet kapott a kocsik gazdaságos felhasználása, az idegen kocsik tartózkodásának csökkentése, amelyhez jelentős devizaérdekek is fűződnek. *A vitában felszólalók valamennyien a közös feladat, a teherkocsik jobb kihasználása érdekében tették meg észrevételeiket.*

Balogh József többek között elmondotta, hogy a szegedi területen rendelkezésre álló napi mintegy 1400 kocsiból kell a 600 kocsiból álló kiegyenlítési feladatot, valamint a fuvaroztatók kocsiigényét kielégíteni. A gondot tetézi, hogy a leadásként érkező kocsik egy részét (típusuk miatt) sem rakodásra, sem kiegyenlítésre felhasználni nem tudják. Ez azt jelenti, hogy a rendelkezésre álló mennyiséget figyelembe véve, naponta mintegy 200 kocsihiánnyal küszködnek. A feszültség feloldására napról napra, óráról órára szervezni kell a kocsiszolgálat munkáját. Az e területen dolgozók jó hozzáállásának köszönhető, hogy a gondok ellenére tavaly valamennyi fuvarozásra felkínált árut céljához juttatták. Emellett záhonyi kocsikiegyenlítésüket 101 százalékra, az OPW-t 88,8 százalékra teljesítették, a kocsiforduló idejét pedig csökkentették.

A tanácskozás másnapján *Nagy Károly* tartott tájékoztatót az időszerű gazdaságpolitikai és koordinációs feladatokról.

Gellért József

A nagyobb szállítási feladatok egyenletes elosztással teljesíthetők

— Kezdettől fogva a munka- és üzemszervezés fejlesztésére összpontosítottuk a figyelmünket — fogadott Ónodi János mérnök főtanácsos, a kiskunhalasi körzeti üzemfőnökség vezetője. A kezdet pedig még elég közeli: *1981 januárjában hozták létre a körzeti üzemfőnökséget.* Mégis, a szocialista brigádvezetők tanácskozásán elfogadott vállalások egész sorát túlteljesítve, elnyerték a „Kiváló Üzemfőnökség" kitüntető címet.

Kiemelkedő teljesítmények

A személyszállító vonatok menetrendszerű indításában a terv 0,5 százalékos túlteljesítését vállalták. Az elért 96,4 százalékos teljesítés azonban 1,2 százalékkal haladta meg az előirányzatot. A személyszállítás bevételi tervét a vállalt 2 százalék helyett 7,2 százalékkal túlteljesítették, s ez mintegy 2,6 millió forintos többletbevételt jelentett.

A kiskunhalasi körzet vasutasai kiemelkedő teljesítményt értek el az árutonnaterv teljesítésében. A 2 millió 764 ezer tonna áru elszállításával — amit a vártnál nagyobb mennyiségű söder- és cukorrépa-feladást tett lehetővé — *tervüket 125,7 százalékra teljesítették.* Az előző évinél 49,3 százalékkal több árut továbbítottak.

Nagy erőfeszítéseket tettek ugyan a vonatközlekedési terv, valamint a tehervonatok menetrend szerinti indítása érdekében, de az előbbinél a 0,4, az utóbbinál a 0,2 százalékos lemaradást — objektív okokból — nem tudták elkerülni. Kevesebb géppel rendelkeztek, mint amennyire szükségük lett volna, viszont 9320-szal több vonatot indítottak, mint az előző évben. Júniusban a szükséges három helyett csak két nagy teljesítményű vontatójármű állt rendelkezésükre ahhoz, hogy Kelebia és Szabadka között átvegyék a tranzitálást a JZ vasutaktól.

Ilyen nehézségek ellenére is 3,28 százalékkal csökkentették az állomási kocsitartózkodási időt, 11,19 százalékkal több kocsit indítottak, s 53 tonnával növelték a tehervonatok átlagos terhelését.

A költséggazdálkodásra tett vállalásait is rendre túlteljesítette az üzemfőnökség. Az anyag- és energiaköltségeket 600 ezer forinttal csökkentették. Több mint 50 százalékkal csökkent a fajlagos üzemanyag-felhasználás.

Tudatosan, tervszerűen

— *Kiemelt jelentőséget tulajdonítunk annak* — állapította meg Ónodi János —, *hogy szakszervezeti bizottságunk tudatosan, tervszerűen segítette a múlt évben az üzemfőnökség gazdasági munkáját.* Dolgozóink az üzemi demokrácia fórumain kezdettől fogva kellő mértékű és rendszeres tájékoztatást kaptak. Nemcsak a tervek készítése során fejtették ki véleményüket, mondták el javaslataikat, de év közben is felhívták a vezetők figyelmét az eredményesebb munkát gátló nehézségekre. Különösen jól segítette közös munkánkat a 777 dolgozóval működő 70 szocialista brigádunk.

Az idén decemberben lesz 100 éve annak, hogy befutott az első vonat Kiskunhalas állomásra.

— Sok szép régi hagyománnyal rendelkeznek a kiskunhalasi vasutasok, s ez nagyon jó dolog — jegyezte meg ezzel kapcsolatban a körzeti üzemfőnök. — Sok minden megvan itt még a régi időkből, ami már elavult és hátráltatja a munkánkat... *Itt van például az ugyancsak százéves felvételi épületünk. Hiába javítgatjuk, a nedves falak, csak „ledobják" a vakolatot.* Üzemfőnökségünk dolgozóit is csak egy fabarakkban tudtuk elhelyezni. A legnagyobb gond pedig, hogy a 900-as fővonalunkon egyvágányú a pálya. A villamosítás már megtörtént, de az automatizálással csak Fülöpszállásig készültek el.

Javítani kell a munka minőségén

— S az idei feladatok?

— *Az áruszállításban mintegy 500 ezer tonna a tervezett növekedés* — felelte Ónodi János. — *Mi a nagyobb forgalmat csak úgy tudjuk akadálytalanul lebonyolítani, ha nem öt nap alatt, hanem a hét minden napjára, egyenletesen elosztva továbbítjuk a tehervonatokat.* Nagyon hiányzik az új szabadkai közös határállomás is. A régi állomást már kinőtte a forgalom, nehezen tudja fogadni a vonatokat. Nálunk ez bizony sok torlódást okoz, s ráadásul a mi állomásaink is elég szűkösek még. Ez vezetett oda, hogy ma még elég sok meddő idővel jár például a mozdonyszemélyzetünk foglalkoztatása. A munka minőségét kell minden területen tovább javítanunk ahhoz, hogy az idén is kiváló színvonalon feleljünk meg a követelményeknek.

— S feladatainkat csak a jövőben könnyíti, az idén még erősen megnehezíti a jó hír, hogy megkezdték Kiskunfélegyháza—Kiskunhalas között a vonal teljes felújítását. Rendszeres nappali vágányzár mellett kell kifogástalanul lebonyolítanunk a forgalmat — mondotta befejezésül Ónodi János.

L. J.

Elemzik az okokat

Miért nem sikerült az idei előszállítás?

A MÁV az előző negyedévben csaknem 2 millió tonnával kevesebb árut szállított, mint a múlt év hasonló időszakában és a tervhez képest is ilyen arányú az elmaradása. Mint ismeretes, ehhez a mérsékelt előszállítás is közrejátszott.

— Miért nem sikerült az idei előszállítási szezonban olyan fuvarozási eredményeket elérni a vasútnak, mint a korábbi években? — Erre kerestük a választ a MÁV vezérigazgatóság kereskedelmi szakosztályán, *Maizl Erik* szakosztályvezetőnél.

— *Köztudott* — kezdte a szakosztályvezető —, *hogy a vasút 1968 óta minden év első negyedére előszállítási kampányt hirdet, amely anyagilag is ösztönzi a fuvaroztatókat, hogy tömegáruikat, az építőanyagokat a téli napokban adják fel fuvarozásra, amikor a vasútnak jelentős szállítási kapacitása van.* Ilyenkor elsősorban nyitott kocsikat tudna a fuvaroztatók rendelkezésére bocsátani. A korábbi években a MÁV 15-20 százalékos fuvardíjkedvezményt biztosított meghatározott áruk előszállítására, a múlt évben a kedvezmény megadását bizonyos szállítási teljesítményen, egy „küszöbértéken" felül nyújtotta a vasút. Ugyanakkor számos intézkedés született az előszállítások ösztönzésére.

Az előszállítást elősegítő intézkedések „csomagtervébe" felvették a rakodásiidő-kedvezményt, amely előnyös fuvaroztató partnereink számára. Növelték az irányvonatoknál a leadási jutalék összegét. *A rakodási versenyben legjobb eredményt elért fuvarozásszervezők között 300 ezer forintos céljutalmat osztottak ki.*

Az előszállítási szezont 1 hónappal meghosszabbították. Bővült az így felvehető áruk köre, már mészkőzsapot is lehet előszállítani. A fagyottan érkező küldeményekre rakodási idő és kocsiálláspénz-kedvezményt is bevezettek. Száztizenegy átvevővel kötött a MÁV szerződést az idén. Az első két hónap alatt 40 vállalat 900 ezer tonna árut fogadott, a többlet 245 ezer tonna áru volt, erre közel 5 millió forint fuvardíj-visszatérítést adott a vasút.

— Ez a bővített kedvezmény sem hozta meg azokat az eredményeket, amelyeket joggal elvártak. Néhány árunemtől eltekintve, az idei előszállítási eredmények a múlt évi bázist sem érték el. Miért?

— Az okok elemzésénél igyekszünk a fuvaroztatók fejével gondolkodni. Igaz, hogy a gazdasági szabályozók változása lelassította a folyamatban levő építkezések egy részét, emiatt kevesebb, vagy más időre ütemezett építőanyagszükséglet merül fel az egyes vállalatoknál. *Az is igaz, hogy a fogadó felek nem szívesen tárolják esetleg hónapokig az érkezett építőanyagot, követ, kavicsot a rakodóterületükön, mert az előszállított áru később más áruk fogadását, kirakását, átrakását akadályozza.* S nem közömbös az eszközlekötési járulék sem, melyet az anyagok felhasználásáig a vállalatoknak fizetniük kell.

— Mi tehát a megoldás útja?

— A sokféle elgondolás egyike sincs ma még az elfogadás stádiumában. Gondolunk arra, *hogy esetleg szezonális fuvardíjak alkalmazásával ösztönözhetnénk a téli időszakban a szabad kocsikapacitás kihasználását.* Ez azt jelentené, hogy az első negyedévben olcsóbban, a zsúfolt szezonokban drágábban fuvarozná a vasút a meghatározott árukat. Egyébként lehetne még bővíteni a kedvezményezett áruk körét is. Hogyan lehet az előszállítások ösztönzésére fenntartott összegeket célirányosabban, hatékonyabban felhasználni, esetleg a küszöbértékek módosításával — ennek kimunkálása nem megy máról holnapra, ezt alapos gazdasági elemzőmunka előzi meg — fejezte be nyilatkozatát a kereskedelmi szakosztályvezető.

Az elmondottakhoz hadd tegyük hozzá: *véleményünk szerint nem a fuvardíjkedvezmény növelése a leghatékonyabb ösztönző.* Sokkal inkább egy hatásos propagandatevékenység mind a feladók, mind a fogadók körében azzal, hogy a nyári-őszi szezonban a vasút a tömegáruk felvételénél fenntartja magának azt a jogot, hogy elsősorban azoknak a vállalatoknak a kocsiigényét elégíti ki, amelyek télen is a MÁV partnerei voltak. Minden más igénynek csak a lehetőség sorrendjében tehet eleget a vasút. A szállítások egyenletessége, a fuvareszközök jó kihasználása ugyanis nemcsak vállalati, hanem népgazdasági érdek is.

Bermann István

A brigád ajándéka

Kisképernyős televízió mozgássérült fiatalnak

A ferencvárosi pályafenntartási főnökség *Széchenyi István* ifjúsági szocialista brigádja az idei brigádjutalom nagy részét egy mozgássérült fiatalnak ajánlotta fel. Elhatározták, hogy egy kisképernyős televíziót vásárolnak. Felkeresték a mozgássérültek nevelő intézetét, és ott javasolták, hogy a 17 éves *Pollack Csaba*, nyergesújfalui lakos kapja a készüléket.

A brigád képviselői május 20-án adták át a mozgássérült fiatalembernek a televíziót, akit édesanyja nehéz körülmények között egyedül nevel.

Gyöngyösi kitérőgyártók

A Kiváló címmel kitüntetett MÁV Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzemben — a vasút igényeinek megfelelően — határidőre készítik a kitéréket, vágánykapcsolásokat és felépítményszerkezeteket. Képeinken az üzem Rakéta szocialista brigádja a váltókat, keresztezéseket szereli. A 120 méteres sínszálak köszörülését is kiváló szakemberek (Barna János és Kovács József) végzik. Az üzemből kikerülő termékek kifogástalan minőségűek (MTI-fotó: Fehér József)

Átadták a forgalomnak a villamosított Kiskunfélegyháza—Szeged közötti vonalat

(Folytatás az 1. oldalról)

utazóközönség nevében *Lovász Lázár* vasútigazgató vette át a vonalat. Elmondotta, hogy három fővonalon már villamos vontatással üzemelnek, ami jó feltételeket teremt a szállítási és energiatakarékossági feladatok teljesítéséhez. Csupán e vonalak villamosítása, a villamos üzem teljessé válása után *6443 tonna gázolaj kiváltását teszi lehetővé, ami évente mintegy 38 millió forint megtakarítást jelent.* Elmondotta azt is, hogy a Kiskunfélegyháza—Szeged vonal villamosítása az igazgatóság közforgalmú vágányhálózatának 31,4 százaléka villamos felsővezetékkel van ellátva, és ezen bonyolítják le a forgalom mintegy háromnegyed részét.

A villamosítással az utazóközönség is nyert. Hiszen az új menetrendben valamennyi személyszállító vonatot villamosmozdonnyal közlekedtetnek. Ezzel lehetővé vált, hogy Kiskunfélegyházán megszűnjön a gépcsere. A közlekedés is gyorsabb lett, az expressz és gyorsvonatok menettartama — Budapest és Szeged között — átlag 10 perccel, a távolsági személyvonatoké átlag 25 perccel csökkent. Mindemellett nem hanyagolhatók el a villamosítással együttjáró környezetvédelmi előnyök sem.

Gellért

Gondoskodás az idősekről

Szegeden tartotta ülését a nyugdíjas szakbizottság

Az időskorúakkal való törődés napjainkban nem szorítkozik csupán szociálpolitikai problémák megoldására, a rászorulók támogatására, intézményes ellátásuk biztosítására. Olyan közszellemet kell kialakítani, amelyben természetessé válik, hogy amikor az idős emberek gondjaival, problémáival foglalkozunk, akkor nem jótékonyságot gyakorolunk, hanem elősegítjük becsületes, áldozatos munkájukkal kiérdemelt jogaik gyakorlását — így összegezték az időskekkel kapcsolatos tennivalókat legutóbb *Szegeden*, a Vasutasok Szakszervezete nyugdíjas-szakbizottságának ülésén.

Ha elérkezik a búcsú pillanata

Miskolc és Debrecen után április 19-én Szegeden, az igazgatóság tanácstermében ülésezett a szakbizottság azzal a céllal, hogy meghallgassa, hogyan gondoskodnak a Dél-Alföldön az idős vasutasokról.

Az ülésre készített írásos anyagok részletesen tükrözik azt a sokoldalú munkát, amelyet a vasútigazgatóság vezetői a területi szakszervezeti bizottsággal közösen tettek a nyugdíjba vonulók, illetve a már nyugdíjasok érdekében. Az igazgatóság területén fontos feladatnak tekintik a nyugdíj-előkészítő munkát, a nyugdíjaséletre való felkészítést. A nyugdíj előtt állók többsége örömmel, kiegyensúlyozottan várja a megérdemelt pihenést. Sokan azonban felvetik: *nehéz azzal a gondolattal megbarátkozni, hogy munkájukra már nem lesz szükség.* Ebben az időszakban tehát lényegesen több figyelmet és megértést igényelnek az idős emberek. S e téren legtöbbet a közvetlen környezet, a munkahely tehet. Hogyan? Erre is választ kaptak a jelenlevők.

A szolgálati főnökségeken már jó előre kigyűjtik a nyugdíjba készülők névsorát, s a szolgálati vezetők elbeszélgetnek az érintett dolgozókkal, tisztázzák a nyugdíjazással kapcsolatos kérdéseket. Megfelelő időben beszerzik a nyugdíj megállapításához szükséges okmányokat, s a dolgozókat tájékoztatják a nyugdíjjal összefüggő jogszabályokról, rendelkezésekről. E munkában tevékenyen részt vesznek a szakszervezeti bizottságok nyugdíjelőkészítő albizottságai is. S, ha elérkezett a búcsú pillanata, akkor azt emlékezetessé teszik, többek közös búcsúztatásával. Az erkölcsi elismerésen túl kitüntetésben is részesítik a több évtizedes munkában élenjárókat. Az utóbbi három évben 74-en kaptak valamilyen magas kitüntetést, elismerést.

Számítanak a nyugdíjasokra

A szegedi igazgatóság területén jelenleg 13 733 öregségi, illetve származékos nyugdíjast tartanak nyilván. Az idős emberek ügyeit 130 szolgálati helyen intézik.

Az érvényes jogszabályok nem zárják ki annak lehetőségét sem, hogy a nyugdíjkorhatár elérése után a dolgozó munkaviszonyát továbbra is fenntartsa. Erre különösen a létszámhiányos munkakörökben van mód. Jelenleg 132-en éltek ezzel a lehetőséggel. Többen a létszámhiány enyhítése, illetve az időszakonként jelentkező feladatok elvégzésére nyugdíjasként dolgoznak.

Lovász Lázár vasútigazgató szóbeli kiegészítésében kiemelte, hogy a meglevő munkaerőgondok enyhítésében *számítanak az idős emberekre, szükség van munkájukra, több évtizedes tapasztalatukra.*

A gondoskodás szép példái

Dr. Lugosi József, a területi szakszervezeti bizottság titkára súlyponti feladatként jelölte meg a nyugdíjelőkészítő munkát. Elmondotta azt is, hogy a TSZB közvetlen irányítása és felügyelete alá négy önálló nyugdíjas alapszervezet és — közvetve — hat üzemfőnökségi szb-hez csatolt nyugdíjascsoport tartozik. A vasútigazgató által említett gondoskodáson túl a művelődési intézmények bevonásával igyekeznek a nyugdíjasok kulturális igényeit kielégíteni. A szakmai jellegű előadások mellett kulturális és egészségügyi témákból rendeznek foglalkozásokat. Népszerűek a nyugdíjas találkozók, a kirándulások. A szegedi nyugdíjasokkal például 1980-ban Egerben, tavaly Pécsett voltak közös kiránduláson, összesen 78-an. A mozgalmi munkában kitűnt tisztségviselők pedig Gyulán, illetve a gemenci erdőben tettek látogatást. *Tavaly 526 nyugdíjas részére biztosítottak üdülési lehetőséget, 372 idős embert pedig egyhónapos díjmentes üdülésben részesítettek.* Segélyekre csupán az elmúlt évben 637 ezer forintot fizettek ki. Említést érdemel az is, hogy egyre nagyobb bizalommal keresik fel az idős emberek a szakszervezet jogsegélyszolgálatát.

Gellért József

Társadalmi munkával épült

Húszéves a pécsi úttörővasút

A Pécsett 1961. augusztus 6-án megjelent *Esti Napló* fényképes hírt közölt olvasóival: *„Megkezdődtek a Mecsek-vasút sínfektetési munkái..."* Schmalcz József nyugdíjas pályafenntartási vezetőmérnök egyik tervezője volt az úttörővasútnak.

— Hogyan született meg a kisvasút gondolata, és miként folyt a kivitelezés?

— Itt a Mecsek oldalában minden adott volt. Körös-körül hatalmas erdők, kellemes környezet, jó kirándulóterületek. *Úgy éreztük, egy fák között kanyargó, hegyipályás kisvasút nagyon népszerű lehetne.* Társadalmi munkában elkészítettük a tervet, rövidesen nekiláthattunk a kitűzésnek. Tudni kell, hogy a pécsiek közismertek lokálpatriotizmusukról, ha valamit tenni kell a városért, az egész lakosság szinte egy emberként mozdul. Így épült meg a kisvasút, mellette pedig a vidámpark is. *A vonalat úgy terveztük, hogy a rövid, hatszáz méteres szakaszban minél több ív, minél nagyobb emelkedő legyen,* vagyis változatossága maradandó élményt nyújtson a vonaton utazóknak. A vágányok bontott anyagból származnak, a C.50-es mozdony Dalmandról, a kocsik a gazdasági vasutaktól jöttek ide.

— *1976. óta szocialista szerződés köt bennünket a kisvasúthoz* — folytatja *Kovács József* nyugdíjas személyzeti vezető. — A mozdony felújítását a vontatás, a pálya üzemkezdet előtti felülvizsgálását a pályafenntartás végezte. Nyolc szocialista brigád vállalt részt ebben a munkában. Emellett négy-öt ember állandóan figyelemmel kíséri az üzemmenetet, mivel a biztonság itt is elsődleges szempont. Eddig gondosan vigyáztunk a kezünk munkájára, és így adjuk át a bennünket követő generációnak.

— *Mi, fiatalok pedig tovább visszük, amit az öregek elkezdtek* — ígéri *Szakács István*, a pályafenntartás jelenlegi vezetőmérnöke. — Annál is inkább, mivel nem egy fiktív, mondvacsinált társadalmi munkáról van szó. Az eredmény látható, bárki által megtekinthető. És mi valóban büszkék vagyunk arra, hogy ez a hosszát tekintve is kisvasút, nemcsak a gyerekek, de a felnőttek kedvencévé is válhatott.

T. Z.

Iker György

Kiváló ifjúsági vezető

Hazánk felszabadulásának 37. évfordulója alkalmával a KISZ Központi Bizottsága *Kiváló Ifjúsági Vezető* kitüntetést adományozott *Iker Györgynek.*

A szombathelyi szertárfőnökség fiatal raktárkezelője, nyolc éve dolgozik a vasutas ifjúsági mozgalomban, és több mint három esztendeig — tavaly decemberéig — a szombathelyi vasútüzemi KISZ-bizottság társadalmi titkára volt.

— *Lakatos ipari tanuló koromban lettem KISZ-tag* — mondja. — *A vasútra kerülésem után 1974-től kaptam a megbízatásokat az ifjúsági szervezetben. Voltam alapszervezeti vezetőségi tag, sportfelelős, szervező titkár és végül a KISZ-bizottság titkára.*

Iker György 1977-ben hathetes bentlakásos KISZ-vezetőképző tanfolyamot végzett. Jó munkája eredményeképpen még ebben az esztendőben felvette tagjai sorába az MSZMP, és 1978-ban megkapta a *KISZ KB Dicsérő Oklevelét* is.

— Az utóbbi években sokat fejlődött nálunk a KISZ — folytatja Iker György. — Javult a szervezettség és a politikai képzés színvonala, előbbre léptünk a pártépítésben és a szervezettségben, hogy csak a legfontosabbakat említsem. Több alapszervezetünk és fiatalunk kapott az eltelt években különböző kitüntetéseket.

Sz. Jakab

Negyven év után

Elérkezett az utolsó szolgálat

A Szerencstől Sátoraljaújhelyig közlekedő 4412-es számú személyvonatra április 29-én a szokásosnál több vasutas szállt fel. Valamennyien ünneplőben voltak. Ezen a napon ugyanis, a sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökségen ünnepséget rendeztek abból az alkalomból, hogy — immár ötödször — vezérigazgatói dicséretben részesültek.

Olaszliszkán egy alacsony, izmos ember lépett a kocsiba. Az ott ülő vasutasok szinte egyszerre köszöntötték:

— *Szervusz János! Hát elérkezett az utolsó szolgálati napod is?*

Amikor nekem is bemutatták *Ócskai Jánost*, kézszorítása felért egy önvallomással. Az évtizedeken át markolt szerszámnyelek keménnyé, érdessé tették a tenyerét. Az igazi vasutasokhoz híven gyorsan a munkára terelte a szót:

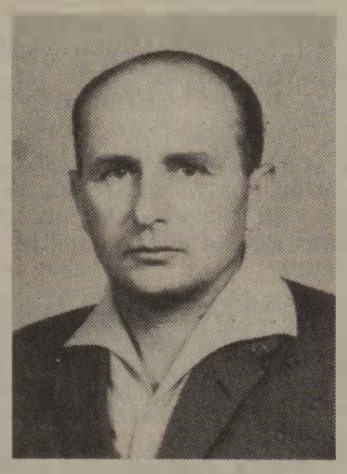
— Most futottunk rá a 48 kilogrammos sínekkel felújított pályaszakaszra, utána az ötvennégyes következik. Nemrég korszerűsítettük ezt a pályarészt. A vonalon szinte minden síncsavart ismerek, hiszen negyven esztendőt szolgáltam a pft. főnökségen.

A gondjaira bízott pályaszakasz igazgatósági viszonylatban is a legápoltabbak közé tartozik. Ócskai János vasúti pályafutását 1940-ben kezdte, 1952-ben beosztott pályamester lett a sátoraljaújhelyi pft. VII-es szakaszán. Onnan később Rákosrendezőre került pályamesternek, majd ismét Sátoraljaújhely következett.

— *Három gyermekem és a tanácstagi teendők mellett nem tudtam tovább tanulni, tisztképzőt végezni, de azért szakmailag képeztem magam, hiszen a fejlődés a pályafenntartásnál sem állt meg.*

— Milyennek kell lenni egy jó pályamesternek?

— Ehhez a beosztáshoz nem elég csak a szakmai tudás. Érteni kell egy kicsit a lélektanhoz, a neveléshez is. Száztizennyolc ember dolgozott a kezem



Ócskai János

alatt. Hozzám fordultak gondjaikkal, segítséget, tanácsot kértek, és elmesélték örömeiket is. *Megtanultam, hogy emberséggel, jó szóval eredményesebben lehet vezetni, irányítani.*

— Történt-e rendkívüli esemény pályafutása során?

— 1952 telén például az egyik sínszálból kitörött egy 40 centiméteres darab. Emiatt az állomáson álló tehervonatot nem lehetett félrevontatni. A sínszálcsere pedig sok időt vett volna igénybe, ezért a hézagot ideiglenesen keményfaléccel töltöttük ki. Amikor a mozdony lassan rágördült a „fasínre", az recsegett-ropogott, de nem történt baj. A szerelvényt sikeresen kihúzatták.

A 42 esztendős szolgálati idő alatt *Ócskai János* legszívesebben a munkatársi kapcsolatokra, a barátokra emlékezik. Sok fiatal tanult tőle szakmaszeretetet, emberséget. *Sejkóczi András*, a főnökség párttitkára és *Dankó László* ptf-főnök is az ő tanítványa volt egykor.

— Mik a tervei?

— A nyugdíjazás nekem nem passzív pihenést jelent. Lesz mivel tölteni az időt, hiszen van egy kis szőlőm, aztán a vasúttól sem akarok teljesen elszakadni. Lehet, hogy majd nyugdíjasként vállalok munkát itt a főnökségen.

Séra Sándor

Az Állami Biztosító többféle új, gépjármű-biztosítást léptetett életbe

Az *Állami Biztosító* június 1-től bevezeti a motorkerékpárcascót, a lakókocsik és utánfutók, valamint a CB-rádiótelefonok, beépített televíziók, a kocsiban szállított értékesebb szerszámok, munkaeszközök és más vagyontárgyak kiegészítő biztosítását.

A szóló- és oldalkocsis motorkerékpárral, a rendszámmal ellátott segédmotoros kerékpárral, a segédmotoros rokkantszállítóval, illetve a segédmotoros háromkerekű teherszállítóval rendelkezők *teljes körű, illetve részleges cascoszerződést köthetnek az Állami Biztosítóval.* A teljes körű casco alapján a biztosító megtéríti a járműben, annak alkatrészeiben és tartozékaiban keletkezett baleseti jellegű törés, elemi és lopás, valamint a balesettel összefüggő ruhakárokat is. A részleges casco annyiban tér el ettől, hogy a töréskárok nem szerepelnek a feltételek között. Törésnél, elemi és lopáskároknál a javítható sérülések helyreállítási költségét térítik meg. Ha a megrongálódott jármű helyreállítása műszakilag, gazdaságilag nem indokolt, a kártérítés összege attól függ, hogy a jármű a baleset időpontjában milyen állapotban volt, menynyit ért. *A szerződés személyi sérülésekre és baleseti halálra is vonatkozik,* ez utóbbi esetben 50 ezer forintot kapnak a hátramaradottak. Ha a baleset következményeként teljesen megrokkan a motoros, 100 ezer forint térítés illeti.

A teljes körű motorkerékpár-cascobiztosítás díja a motorkerékpár értékétől függően *300-2880 forintig terjed.* A kártérítésből legkevesebb 500 forintot, illetve az autócascóhoz hasonlóan a kártérítés 10 százalékát vonják le önrészesedésként. Ötszáz forinton felül magánszemélyeknél az évi díj részletekben fizethető, a részleges casco díja viszont, 100 forint egy évre és egy összegben fizetendő.

A teljes körű casco Magyarországon kívül valamennyi szocialista országban érvényes.

A lakókocsikra és utánfutókra ugyancsak teljes körű, illetve részleges cascobiztosítás köthető. *A teljes körű cascobiztosítás évi díja 1200-tól 9000 forintig terjed,* amelyet ugyancsak havi részletekben fizethetnek a tulajdonosok. Az önrészesedés itt is 10 százalék, de legkevesebb 1000 forint. Elemi károknál, poggyászkároknál, lopáskároknál, valamint a biztosított lakókocsi ablaküvegeinek törésekor azonban nem vonják le az önrészesedést.

A javítható sérülést helyreállítási költségen téríti a biztosító. *Kártérítés illeti a tulajdonost akkor is, ha a megfelelően lezárt lakókocsiban, utánfutóban elhelyezett személyi tárgyait ellopják.* A poggyászkár alapján kifizethető kártérítés felső határa 12 ezer forint. A teljes körű cascobiztosítást mindazok megköthetik, akik a vontató gépkocsijukra egyébként már cascobiztosítással rendelkeznek.

A lakókocsikra és utánfutókra köthető részleges casco nem vonatkozik a töréskárokra, ennek alapján a biztosító csak az ablaküveg törését, valamint az elemi csapásból és lopásból eredő károkat téríti.

Ugyancsak június 1-től a cascóval rendelkező autótulajdonosok kiegészítő biztosítási szerződést köthetnek a CB-rádiótelefonok, a kocsiba beépített televíziók és egyéb értékes vagyontárgyak törés, elemi és lopáskáraira is. Ez a biztosítás *csak Magyarország területén érvényes,* s határozott vagy határozatlan időtartamra köthető.

A személy- és árufuvarozást rendszeresen végző, iparjogosítvánnyal rendelkező ügyfelek részére a biztosító a cascobiztosítási szerződésnél 25 százalékos pótdíjat számol fel, hiszen ezek az autósok az átlagnál jóval több veszélynek vannak kitéve. A magántaxisoknak kedvez viszont a feltétel, amelynek értelmében a biztosítási védelem a napi bevételre is vonatkozik. Ha ezt ellopják, 10 ezer forint értékhatárig a biztosító kifizeti a taxis kárát.

A Magyar Vöröskereszttől

Kitüntető emlékérem szociális gondoskodásért

A MÁV Szombathelyi Járműjavító Üzem Május 1. szocialista brigádjának a Magyar Vöröskereszt Országos Vezetősége *Kitüntető Emlékérmet* adományozott.

Munkahelyükön, az üzemi konyhán kerestük meg a kollektívát. *Varga Lászlóné* brigádvezető elmondotta, hogy két idős nénit patronálnak, immár hét éve. Mindennap ebédet visznek nekik, amikor szükséges takarítanak és elbeszélgetnek velük.

— *Nem az elismerésért, a kitüntetésért tesszük* — mondja Vargáné. — *Úgy érezzük, hogy ha valakinek segítségre van szüksége, és mi tudunk segíteni, akkor ez kötelességünk. Itt a brigádban a lányok és asszonyok is mind így gondolják. Olyanok vagyunk, mint egy nagy család. Talán ettől olyan természetes, hogy másokat segíteni tudunk.*

A Magyar Vöröskereszt Vas megyei végrehajtó bizottsága követendő példaként ajánlja a Május 1. szocialista brigád munkáját más szocialista brigádoknak, kollektíváknak.

(Parais)

A kitüntetett Május 1. brigád

Huszonöt éves a Magyar Vasutas

Ünnepi megemlékezés szakszervezetünk székházában

Stenczer Ferenc a jubiláló Magyar Vasutas munkáját méltatja

Negyedszázada annak, hogy szakszervezetünk lapja, a Magyar Vasutas első száma 1957 májusában megjelent. Ebből az alkalomból május 24-én, szakszervezetünk Benczúr utcai székházában háziünnepséget rendeztek.

Az ünnepségen megjelent *Tolnai Ildikó* és *Szemők Béla*, a központi vezetőség titkárai, *Mester Alajos*, a MÁV vezérigazgató helyettese, *Oroszvári László*, a GySEV vezérigazgatója, *Nagy Károly*, a MÁV Vezérigazgatóság pártbizottságának titkára, *Horváth Béla*, az MSZMP KB agitációs és propagandaosztályának munkatársa, *Hegedüs Ferenc*, a Minisztertanács Tájékoztatási Hivatalának munkatársa, *dr. Jandek Géza*, a Népszava Lap és Könyvkiadó igazgatója, *Stenczer Ferenc*, a SZOT kulturális, agitációs és propagandaosztályának munkatársa és *Sellő Tibor*, a Magyar Újságírók Országos Szövetségének munkatársa. Jelen voltak még néhányan az újságírók és tudósítók közül azok is, akik hosszú időn át segítették a szerkesztőség munkáját.

Tolnai Ildikó átadja a Szakszervezeti Munkáért oklevelet Szűcs Ferencnek

(Laczkó Ildikó felvételei)

A megjelenteket *Visi Ferenc*, a Magyar Vasutas felelős szerkesztője köszöntötte, majd *Tolnai Ildikó*, a vasutas-szakszervezet titkára tartott ünnepi beszédet. Bevezetőjében méltatta a századforduló után két évtizeden át megjelent, haladó szellemű vasutasmunkáslap érdemeit, történetét, majd a felszabadulás után az ellenforradalomig megjelenő vasutaslapokra emlékezett. A harcos munkáslap utóda, a mai Magyar Vasutas 1957 májusában jelent meg ismét.

— *Negyedszázad alatt az újság a vasutasok kedvelt és keresett lapjává vált* — folytatta *Tolnai Ildikó*. — Népszerűségét mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy példányszáma a kezdeti 12 ezerről 41 ezerre emelkedett. Fejlődését azonban nemcsak a példányszám-növekedés jelzi, hanem az évek során az oldalszámbővülés és a megjelenési gyakoriság is. 1977 szeptemberétől a Magyar Vasutas minden száma kéthetenként nyolc oldal terjedelemben jut el az olvasókhoz.

— A lap megjelenése szempontjából különösen szembetűnő változás 1980 áprilisától következett be — folytatta a titkár. — Ekkor nyílt ugyanis lehetőség az offset technikára való áttérésre. A korábbi rotációs magasnyomásnál ez a nyomdai előállítás szebb kivitelt, esztétikailag is jobb képés szövegszerkesztést tesz lehetővé.

Tolnai Ildikó ezután beszélt a lap feladatáról, szerepéről. Hangsúlyozta, hogy a szocializmus építésében a vasútra és a vasutasokra háruló tennivalók elvégzése érdekében sokoldalúan tájékoztatja az olvasókat gazdasági céljainkról, termelési és szállítási feladatainkról, ezenkívül elméleti és gyakorlati útmutatásokkal segíti a szakszervezeti szervek tevékenységét. *Rendszeresen hírt ad a vasút aktuális eseményeiről, a vasutasok élet- és munkakörülményeiről, a MÁV törekvéseiről.* A lap népszerűségének a bizonyítéka az is, hogy a szerkesztőség hosszú évek óta aktív levelező és tudósító hálózattal rendelkezik. Sokan vannak olyanok is, akik azért fordulnak bizalommal az újsághoz, mert sérelmükre keresnek orvoslást. A szerkesztőségbe évente több mint ezer levél érkezik.

— *A negyedszázados évforduló alkalmából a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége nevében sok szeretettel köszöntöm mindazokat, akik a Magyar Vasutas szerkesztésében, előállításában, terjesztésében részt vesznek! Munkájukhoz további sok sikert kívánok!* — fejezte be beszédét a központi vezetőség titkára.

Ezt követően *Tolnai Ildikó* kitüntetéseket adott át a Magyar Vasutas öt tudósítójának, hosszú évek óta kifejtett eredményes munkájukért.

Sepsi Gyula, a miskolci körzeti üzemfőnökség mozdonyvezetője vezérigazgatói dicséretben részesült.

Negyedszázados tudósítói tevékenységéért a Szakszervezeti Munkáért oklevél elismerésben részesült *Bognár Károly* nyugdíjas, tapolcai, *Szűcs Ferenc* nyugdíjas, hatvani és *Kisvárdai János* nyugdíjas, miskolci tudósító.

Szepesi Józsefné nagykanizsai tudósító pénzjutalmat kapott.

Az ifjúság és a béke kongresszusa volt

Eredményes munkát végeztek Balatonfüreden a vasutas eszperantisták

Mint arról előző lapunkban röviden már beszámoltunk róla, május 2—8. között Balatonfüreden tartotta a Nemzetközi Vasutas Eszperantó Szövetség, IFEF 34. kongresszusát. A szervező bizottság úgy határozott, hogy ezt a kongresszust az ifjúság és a béke kongresszusának jegyében rendezi meg.

Május 2-án, vasárnap, a balatonfüredi *Balaton Galériában* a kongresszus alkalmából rendezett kiállítás ünnepi megnyitására került sor. A kiállítás áttekintést adott az eszperantó mozgalomról, hazai és nemzetközi eredményeiről, kapcsolatairól, könyv- és sajtókiadványairól, szakszótárakról, nem utolsósorban a hazai és nemzetközi eszperantó békemunkáról, amely *Fajszi Károly* gyűjteménye révén tárult a látogatók elé. A kiállítás második része a vasutasok eszperantó bélyeggyűjteményét és vasúti bélyeggyűjteményét, továbbá a budapesti vasutas amatőr képzőművészeti kör festményeit és szobrait mutatta be.

Május 3-án, hétfőn délelőtt a SZOT balatonfüredi iskola központjában került sor a kongresszus ünnepélyes megnyitására.

Az üdvözlő szavak után megható jelenet következett: *dr. Erwin Semmelrath* úr, a FISAIC képviselője hosszasan méltatta *dr. Bácskai Istvánnak* az eszperantómozgalomban kifejtett tevékenységét és érdemeit, majd átadta a FISAIC legmagasabb kitüntetését, az *Aranymedált*.

Az ünnepélyes megnyitó után magyar és külföldi egyenruhás vasutas eszperantisták fényképezésére került sor.

Délután a különböző szakbizottságok, a vasúti szakszótár, a történeti és a szakmai bizottság ülésezett.

Május 4-én a választmányi tagok, az országos küldöttek értekezletére került sor, ahol a kongresszus zártkörű témáit beszélték meg és a feladatokat határozták meg.

Délután a városi tanács elnöke, *Rácz István* fogadást adott a vezetőség és az országos küldöttek, valamint családtagjaik tiszteletére. A fogadás után a résztvevők Tihanyba kirándultak, ahol a félsziget szépségével ismerkedhettek. Megtekintették az apátsági templomot is, amelynek történetét hivatásos idegenvezetők ismertették csoportonként, majd orgonahangversenyen vettek részt. Ezalatt a többi kongresszusi résztvevő Veszprém és Herend nevezetességeivel ismerkedett, ugyancsak hivatásos idegenvezetők segítségével.

Május 5-én délelőtt nyilvános ülés volt a nagyteremben. Többek között ennek keretében került sor *a vezetőség titkos szavazással történő* megválasztására. Ezzel párhuzamosan, azok részére, akik nem vettek részt a nyilvános ülésen, előadás hangzott el Balatonfüred és az irodalom címmel. Délután pedig *Gulyás István*, a MÁV Vezérigazgatóság osztályvezetője *„Az európai vasutak jövője és a MÁV szerepe"* címmel tartott nagy érdeklődést keltő szakmai előadást, amit diaporámás vetítés követett.

Este a kongresszus résztvevőit gazdag kultúrprogram várta. A MÁV szimfonikusok zenekarát a Liszt-díjas *Oberfarnk Géza* vezényelte. A műsorban fellépett *Berek Kati, Kovács P. József, Madarász Katalin* és *Gál Gabriella*. Ezután a *Törekvés* táncegyüttes adott színvonalas műsort.

Másnap, csütörtökön egész napos kiránduláson vettek részt a kongresszus küldöttei. Este pedig a hagyományos nemzetközi bálra került sor.

Az utolsó hivatalos kongresszusi napon, 7-én a plenárisüléssel folytatták a tanácskozást, ahol a napirendnek megfelelően szervezési, gazdasági és kulturális ügyeket tárgyaltak meg.

Délután még egyszer ülésezett a *Vasúti Szakszótár* bizottság. Ezen bejelentették, hogy előreláthatólag 1985-ben külön kötetben megjelenik az UIC közel 12 000 vasúti szakkifejezést tartalmazó eszperantó nyelvű szótár, amely igen nagy segítségére lesz a világ vasutastársadalmának.

A szakszótár-bizottsági üléssel párhuzamosan, az IFEF-kongresszusok történetében először, nyelvvizsgát is szervezett a rendező bizottság. Hat külföldi tett bizonyságot a vizsgáztató bizottság előtt nyelvi felkészültségéről.

A kongresszus ünnepélyes zárására késő délután került sor. *Vaskó Tibor*, a Magyar Eszperantó Szövetség titkára nagyra értékelte az IFEF 34. kongresszusának eredményeit. Kifejtette, hogy a vasutas eszperantó szervezet a Magyar Eszperantó Szövetség valamennyi szakosztálya, szakbizottsága között a legtevékenyebb. Kifejezte reményét, hogy az 1983-ban Magyarországon megrendezésre kerülő Nemzetközi Egyetemes Eszperantó Szövetség világkongresszusán is sok jó vasutas eszperantista fog majd közreműködni.

Joachim Giessner, az IFEF elnöke is részletesen elemezte a kongresszus munkáját. Megállapította, hogy valamennyi munkabizottság elvégezte a kiszabott feladatát. A kongresszust úgy értékelte, hogy az a terveknek megfelelően, magas színvonalon teljesítette feladatát.

A záróünnepélyt követően a kongresszusi résztvevők kivonultak az épület parkjába, ahol *Joachim Giessner* és *Gulyás István*, a rendező bizottság elnöke a kongresszus emlékére hársfát ültetett el, azzal a gondolattal, hogy ez a fa mindig hirdesse a 34. IFEF-kongresszus sikerét, amelynek megrendezésére Balatonfüreden, 1982. május 2—8. között került sor.

Másnap reggel a kongresszusi küldötteket különvonat szállította Budapestre. A résztvevők nagy része hazautazott, azonban mintegy 200-an még szervezetten ismerkedtek Budapest látnivalóival.

Patay János

A Magyar Vasútmodellezők és Vasútbarátok közgyűlése

A Magyar Vasútmodellezők és Vasútbarátok Országos Egyesülete, május 22-én, szombaton délelőtt a Közlekedési Múzeumban tartotta közgyűlését. A tanácskozást *Tongori Imre*, az egyesület elnöke nyitotta meg, majd *dr. Phersy Ferenc* főtitkár tartott tájékoztatót az elmúlt évi közgyűlés óta végzett munkáról.

Ezt követően *Csikós Barnabás*, az ellenőrző bizottság elnöke ismertette a bizottság munkáját.

A közgyűlésen részt vett *Szemők Béla*, a vasutas-szakszervezet titkára, a felügyeleti hatóságot *dr. Bagi István*, a Vasúti Főosztály jogi szakosztályának munkatársa képviselte.

Japán szakszervezeti vezetők tapasztalatcsere-látogatása

Május 13-tól 16-ig a *SZOT Szociálturisztika* vendégeként három japán vasutas szakszervezeti vezető — *Yoshiaki Ueki*, a tokiói regionális központ tájékoztatási osztályvezetője, *Michio Hasebe*, a szervezet hachióji alapszervezetének elnöke és *Suekichi Nagate*, az anija gyári alapszervezetének elnöke — járt hazánkban. A budapesti program lehetővé tette, hogy szakszervezetünkbe is ellátogassanak.

A vendégeket *Koszorús Ferenc* főtitkár fogadta és a magyar vasutasok élet- és munkakörülményeiről, valamint szakszervezetünk ezzel kapcsolatos tevékenységéről tájékoztatta. *Yoshiaki Ueki* pedig a Japán Állami Vasutak területén tevékenykedő szakszervezet munkájáról, harcairól, különös tekintettel az évről évre ismétlődő tavaszi offenzíváról beszélt. Mint mondotta, az idén a sztrájk helyett több pontból álló követelést juttattak el a vasutak vezetőihez. Ezek között szerepelt a bérek emelése, az adók és levonások csökkentése, valamint a béke védelme.

Az utóbbival kapcsolatban a tájékoztatási osztály vezetője elmondotta, hogy Japánban széles körű megmozdulásokat szerveznek a katonai kiadások csökkentése, az atomfegyverek eltiltása érdekében. Ennek jegyében szervezték meg a május 23-i tokiói megmozdulást is.

ANGOL VASÚTBARÁTOK

A gőzmozdonyok szerelmesei

A GYSEV Lokomotív Turiszt utazási iroda vendégeként kilencven angol vasútbarát látogatott hazánkba. Valamennyien a gőzmozdonyok, a vasúttörténeti tárgyak szerelmesei. A Sopron és környékének megtekintése után Tolna megyébe is ellátogattak. *Bátaszékről Dombóvárig négy Bzx kocsiból álló K2103 sz. „nosztalgiavonattal" utaztak, amit természetesen a 375-680 psz. gőzmozdony továbbított.* A mőcsényi alagútnál sűrűn kattogtak a fényképezőgépek, zümmögtek a filmfelvevők. Igazán szép látvány volt az alagútból kibúvó gőzmozdony.

Nagymányokon a 375-ös sorozatú, hosszúkéményes „Katá"-k arattak sikert, majd a Kárásztól Mágocsig tartó vadregényes tájon kanyargó vasútvonal.

Dombóváron a Fatelítőben fejeződött be a napi program, *ahol a Mukinak becézett 91-001 pályaszámú mozdony volt a sztár.* Filmezték, fotózták üzem közben, álló helyzetben egyaránt. Aztán elégedetten szálltak autóbuszra és utaztak tovább.

Nemzeti ügyünk a béke védelme

Harminchét éve európai béke után ismét tágabb szülőföldünk került a konfrontáció gyújtópontjába. A fegyverkezési hajsza fokozása, az újfajta fegyverek gyártása és rendszerbe állítása, a korlátozott atomháború lehetőségének elhitetése félelmesen közel hozza az európai háborús konfliktus lehetőségét. Ezért az eddiginél is hathatósabban keressük a párbeszéd, az együttműködés, a közös fellépés lehetőségét az új nyugat-európai békemozgalmakkal. *Kontinensünk népeitől is függ, hogyan alakul Európa további sorsa.*

A békemozgalmi tevékenység középpontjában a legközelebbi időszakban Európa és az ENSZ-közgyűlés II. leszereléssel foglalkozó ülésszakára való felkészülés áll. Az előkészületek azt mutatják, hogy legfontosabb célok tekintetében megegyezik az új nyugat-európai békemozgalmak és a Béke Világtanácshoz tartozó békemozgalmak törekvése. A mi mozgalmunk álláspontja is az, hogy mindkét fél egyszerre, egy időben tegyen lépéseket a leszerelés előmozdítása érdekében.

Konfrontációs politika helyett: *tárgyalni, megegyezni, leszerelni!* — ez a mi törekvésünk a fegyverkezés helyett, a háborús veszély elhárítása érdekében.

A békét fenyegető veszélyek elhárítása lehetséges és ebben döntő szerepet játszik a szocialista országok békepolitikája.

A szocialista országok létérdeke a béke, az enyhülés eredményeinek védelme, az enyhülés politikájának továbbfolytatása. A mi reménységünk a néptömegek nagyerejű békeharca, a józan és értelmes politikai körök békeépítő tevékenysége, a szocialista közösség országainak felelős nemzetközi magatartása, őszinte békeakarata.

A magyar békemozgalom *a béke és barátsági hónap* rendezvényeit és az ENSZ-közgyűlés II. rendkívüli leszerelési ülésszakára való felkészülést fel kívánja használni a szovjet békeprogram és az új szovjet békejavaslatok sokoldalú ismertetésére is. Ezek a javaslatok és kezdeményezések a rágalmazókkal, a kétkedőkkel, a kishitűekkel szemben ismételten bizonyítják, *hogy a szocialista országok számára létkérdés a béke fenntartása az enyhülés politikájának tovább folytatása.*

A béke védelme a magyar békemozgalom számára *nemzeti ügy*. Hazánk minden eredménye összefügg a csaknem négy évtizedes európai békével, ez tette lehetővé, hogy a mai világban szükséges védelmi erőfeszítések mellett, minden energiánkat az építésre, az alkotásra, gazdasági és szellemi életünk fejlesztésére fordítottuk. A béke megőrzése egyben záloga gazdasági társadalmi feladataink sikeres megoldásának.

A béke és barátsági hónap során, de később is kifejezésre kell jutni, hogy a békemozgalom egyetemes, a békemozgalomnak is egyidejűleg kell foglalkozni Európával, a leszerelés ügyének előmozdításával, az erőegyensúly fenntartásával, a más kontinenseken kialakult feszültségekkel, azok felszámolásával, a fejlődés ügyének előmozdításával, a nemzetközi szolidaritás erősítésével. Ezt szolgálják a különböző országok életét, fejlődését bemutató népfront- és más tömegszervezeti rendezvények is.

IDŐSZERŰ FELADATOKRÓL TÁRGYALTAK

Az NSZK-beli Hammersbachban ülésezett az USIC elnöksége

A Nemzetközi Vasutas Sportszövetség (USIC) elnöksége május 12—15. között az NSZK-beli *Hammersbach*ban tartotta évi rendes ülését. A tanácskozáson a szövetség előtt álló legfontosabb feladatokat egyeztették majd a vasutas sportolók nemzetközi találkozóival kapcsolatos tennivalók koordinálására került sor.

Az USIC elnökségi tagjain, Ausztria, az NSZK, Franciaország, Nagy-Britannia, Olaszország, Luxemburg, Svájc, Svédország, Csehszlovákia, az NDK, a Szovjetunió és Magyarország képviselőin kívül megjelent *Richard Meister*, a Német Szövetségi Vasút (DB) szociális hivatalának elnökhelyettese, továbbá *Dieter Langendorf* és *Rudi Koblike*, a GdED elnökségének tagjai. Az ülésen a magyas vasutas sportot *Szemők Béla*, a központi vezetőség titkára, az USIC elnökségének tagja képviselte.

Frantisek Vala, az USIC elnöke, a Csehszlovák Vasutasok Szakszervezete főtitkára üdvözölte a részvevőket, majd a tanácskozás megkezdte munkáját. Napirenden szerepelt többek között az elnökség 1981. szeptember 21—24. között, a belgiumi Knokke-ban megtartott ülése, valamint az állandó technikai bizottság ez év március 22—25. közötti budapesti ülése jegyzőkönyvének vizsgálata, végrehajtásának értékelése, ezenkívül gazdasági kérdések, s az USIC keretein belül hosszú idő óta kiemelkedő munkát végző személyek részére *„Az USIC tiszteletbeli tagjai"* kitüntető cím odaítélése, a következő időszakra vonatkozó választási javaslatok, valamint az USIC ez évben megrendezésre kerülő 35. kongresszusával kapcsolatos előkészületek.

Az ülésen rögzítették, hogy az USIC Kupa 1981/82. évi bajnokságának ünnepélyes eredményhirdetésére ez év júniusában az USIC székhelyén, *Párizsban kerül majd sor*. Az ünnepségen az USIC Kupa első három helyezettje *(Szovjetunió, Magyarország, Bulgária)* részesül kitüntetésben.

A tanácskozás vendégei, a DB és a GdED képviselői szívélyes üdvözlő szavakkal köszöntötték a küldötteket, s méltatták a vasutas sport egyre növekvő nemzeti és nemzetközi jelentőségét, népszerűségét. Hangsúlyozták, hogy a különböző országok közötti kapcsolatok szélesítése, együttműködésük elősegítése a szakszervezeti mozgalom alapvető céljai közé tartozik, s kifejezték meggyőződésüket, hogy e célok eléréséhez a vasutas sportszervezetek is jelentősen hozzájárulnak.

Sajólénártfalván a vándorzászló

A közelmúltban értékelték *Bánréve* és *Sajólénártfalva* határállomások közötti munkaverseny elmúlt évi eredményét. A Velkenyén rendezett ünnepségen —, amelyen jelen voltak többek között a zójomi és a miskolci igazgatóságok képviselői is — *Liszkai János*, Bánréve állomás főnöke adta át a vándorzászlót *Szabó Lászlónak*, Sajólénártfalva állomás vezetőjének.

Modellezők versenye

Befejeződtek a budapesti szabadonrepülő modellversenyek. A közelmúltban két területi, egy úttörő seregszemle és a Budapest-bajnokság zajlott le. A MÁV Modellező Klubból ezeken a versenyeken nyolc úttörő, egy ifjúsági és hat felnőtt versenyző vett részt. A jó szereplés bizonyítéka ***a hat első, két második hely, valamint egy ifjúsági arany, öt ifjúsági ezüst, és négy felnőtt másod osztályú minősítés.***

A vasutas versenyzők közül kiemelkedett az ifjúsági gumimotoros kategóriában *Pénzes Gábor*, aki három versenyen első helyet szerzett és Budapest-bajnokságot nyert.

HÍREK

— **Tájékoztató.** A békéscsabai vasutas művelődési ház klubtermében május 10-én dr. Pálfy József, a Magyarország című hetilap főszerkesztője aktuális bel- és külpolitikai kérdésekről tájékoztatta a vasutasokat, majd kérdésekre válaszolt.

— **Görögországi mozaik.** Diafilmvetítéssel egybekötött előadást tartott a közelmúltban Moldoványi Ákos, a tv munkatársa Görögország politikai helyzetéről Hatvan áliomáson. Az érdekes előadáson több szocialista brigád vett részt.

— **Névadó ünnepség.** A debreceni körzeti üzemfőnökség szakszervezeti és nőbizottsága a közelmúltban névadó ünnepséget rendezett az I. kerületi Tanács házasságkötő termében. A tizenkét vasutas gyermekének névadó ünnepségén megjelentek az üzemfőnökség társadalmi és gazdasági vezetői is. A Ságvári Endre iskola tanulóinak műsora után a kicsiknek ajándékkal kedveskedett a szakszervezeti bizottság.

— **Nyugdíjasok tanácskozása.** A miskolci körzeti üzemfőnökség területén másfél ezer nyugdíjas vasutas él. A közelmúltban a Vörösmarty Művelődési Házban tartott értekezleten adtak számot az eddig végzett munkáról, a nyugdíjasok érdekében kifejtett tevékenységről. A tanácskozáson köszöntötték azt a 73 csoporttagot is, akik betöltötték 80. életévüket. Összesen 37 ezer forint jutalmat osztottak ki részükre.

— **Családi est.** A nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Házban taggyűlést és családi estet rendeztek a nyugdíjasok részére. Hunyadi Mátyás, a csoport elnöke számolt be az elmúlt évben végzett munkáról, majd a családi est keretében műsorral szórakoztatták a megjelenteket.

— **Virágos, tiszta állomások.** A pécsi vasútigazgatóság területén egyre több a tiszta, virágos állomás. Sok utas dicséri például Harkányfürdő állomás és Máriagyüd megállóhely tisztaságát, virággal díszített peronjait. A szocialista brigádok társadalmi munkában gondozzák, ápolják a növényeket.

— **Politikai oktatás.** A miskolci járműjavító üzemben 415 dogozó vett részt a szakszervezeti politikai oktatásban. Az előadásokat filmvetítésekkel tették színesebbé. A tanfolyam befejezése után a hallgatók és a propagandisták a vasútigazgatóság által szervezett fórumon vettek részt.

— **Hibaigazítás.** Lapunk május 17-i számában a Gyorsaság, pontosság, együttműködés című cikkünkben a MÁV budapesti építési főnökség igazgatójának, Németh Gyulának a neve tévesen, Németh Józsefként jelent meg. Az elírásért elnézést kérünk.

— **Sci-fi grafika.** A debreceni vasutasok klubkönyvtára május 20-án kiállítást rendezett Panner László grafikusművész sci-fi alkotásaiból. Az érdekes kiállítást Kuczka Péter író nyitotta meg. A kiállítást június 3-ig tekinthetik meg az érdeklődők.

A szolnoki Pusztai Ildikó

harmadik magyar bajnoksága

Budapesten a Sportcsarnok vívótermében rendezte meg a Magyar Vívó Szövetség, az országos ifjúsági és serdülő magyar bajnokságokat. A megyei, területi, vidék, Budapest-bajnokságon fegyvernemenként továbbjutott legjobb 36 vívó küzdött az olimpiai pontokért. Az ifjúságiaknál négy, a serdülőknél három fegyvernemben mérték össze tudásukat. Ott voltak a Szolnoki MÁV-MTE fiataljai is, akik a várakozásnak megfelelően szerepeltek. A két korosztályban összesítésben 14 olimpiai pontot, egy ifjúsági magyar bajnoki címet, egy serdülő ezüstérmet és egy ifjúsági ötödik helyezést szereztek.

Ifjúsági női tőrben elsősorban a Szolnoki MÁV-MTE tehetséges fiatalja, *Pusztai Ildikó* szereplése felé fordult a szakemberek figyelme. Pusztai az előmérkőzéseken kissé idegesen vívott. A nyolcas döntőben azonban már összeszedte magát. Fegyelmezetten végrehajtotta edzője utasításait. Magabiztosan győzte le ellenfeleit. Végeredményben 7 győzelmével megszerezte az 1982. évi magyar bajnoki címet. Edzője: *Köves Mihály*.

A kardozók közül *Hidasi*

Pusztai Ildikó

Leventének sikerült döntőbe jutnia, ott azonban a négy győzelme az ötödik helyre volt csak elég. Kardban a serdülő *Köves Csaba*, mint egyetlen vidéki került be a kilences döntőbe. A mezőnyben páratlan lelkesedésének és technikai fölényének tulajdonítható, hogy sikerült az ezüstérmet megszereznie.

Sporttalálkozó Répceszentgyörgyön

Minden esztendőben más nevelőotthonban rendezik a vasi intézetek tanulóinak játékos sporttalálkozóját. Az ideinek a *Répceszentgyörgyi MÁV Nevelőotthon* volt a gazdája. Május 15-én hét intézet, közöttük két vasutas nevelőotthon (a rendezők és a kőszegiek) közel 170 ifjú lakója találkozott az ősi kastélyban és környékén.

A fiúk kispályás labdarúgásban, kézilabdában és akadályversenyben mérték össze tudásukat. A lányok kispályás focimérkőzéseket játszottak. Az izgalmas sportvetélkedőt diszkóműsor követte.

A testület megalakulására emlékeztek a debreceni járműjavító-üzem munkásőrei

A „vagongyári" munkásőrszakasz megalakulásának 25. évfordulója alkalmából megemlékezést tartottak a debreceni járműjavító üzem tanácstermében. Az ünnepségre meghívták *Petőfi Istvánt*, a munkásőrszakasz alapító tagját, valamint a szakasz jelenlegi parancsnokait, munkásőreit, köztük *Iványi Imrét, Monori Istvánt, Rimóczi Imrét, Kóder Lászlót, Palincsár Sándort* és *Orosz Lászlót*.

Az MSZMP Ideiglenes Központi Bizottsága 1956. október 5-i ülésének határozata alapján Debrecenben is megkezdődött a munkásőrség szervezése. A megyei, városi pártbizottságtól Petőfi István kapott megbízást a vagongyári munkásőrszakasz megszervezésére. Az első fegyvert fogó munkásokat hamarosan többen követték.

Ma már más körülmények között kell helytállniuk a munkásőröknek. *Az elődök példáját követve élen járnak a munkában, a közéletben, példát mutatnak a magánéletben.* Lemondással, áldozatvállalással járó feladat a munkásőri szolgálat. Jellemformáló, közösséget kovácsoló. Erről, és az eltelt évek sikereiről, élményeiről beszélgettek az üzem munkásőrei.

Kiváló vöröskeresztes alapszervezet

A MÁV Fatelítő Főnökség dombóvári telepének Vöröskeresztes szervezete a közelmúltban vezetőségválasztó taggyűlést tartott. Az alapszervezet titkára értékelte az elmúlt öt évben végzett munkát, a tisztasági akciókat és az egészségügyi felvilágosítás eredményeit.

A városi vöröskeresztesszervezet vezetőségének képviselője a taggyűlésen adta át a *Kiváló alapszervezet* kitüntető oklevelet, majd megválasztották az öttagú vezetőséget.

Lakáscsere

Elcserélném egy szoba két félszobás, összkomfortos, erkélyes MÁV-bérlakásomat kétszobás tanácsi bérlakásra, lehetőleg régi típusúra. Érdeklődni lehet: reggel 8 és 9 óra között a 428-545-ös telefonszámon, Pataki.

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvar mellett levő 89 négyzetméteres, két szoba összkomfortos, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat 2 összkomfortos egyszobás lakásra, Budapest területén. Levélcím: Budapest VIII., Kerepesi út 1., Pásztorné.

Elcserélném két szoba komfortos, III. emeleti utcai MÁV-bérlakásomat egy szoba komfortos tanácsi lakásra, Budapest területén. Levélcím: Szörényi Béláné, Budapest VI., Lehel u. 1. III. 13.

Elcserélném három szoba, hall, személyzetis, 128 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat két tanácsi lakásra Budapest területén. Egyik 1 szoba, a másik másfél szoba komfortos legyen. Érdeklődni egész nap a 368-173-as telefonszámon.

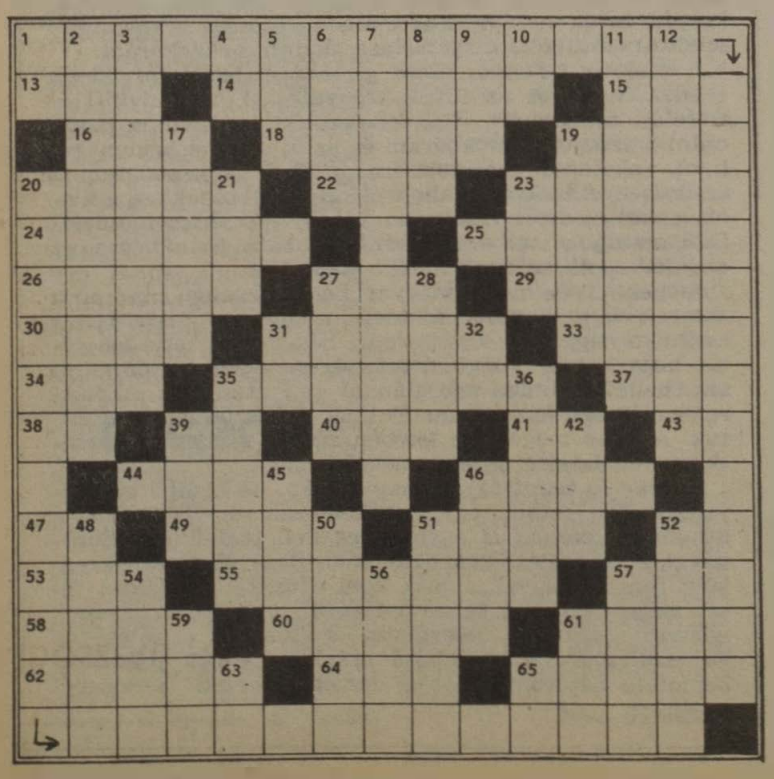
Elcserélném budapesti, két szoba komfortos, 80 négyzetméteres, földszinti, napos, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat 60 négyzetméteres tanácsira, vagy öröklakásra. Érdeklődni telefonon: 341-023.

Elcserélném 67 négyzetméteres, luxuskivitelű MÁV-bérlakásomat Budapesten kisebb tanácsira, vagy Nyíregyházán szintén tanácsira MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet mindennap este 6 után a 862-103-as telefonon.

Elcserélném budai két szoba komfortos, cserépkályhás, villanybojleres, 76 négyzetméteres, földszinti MÁV-bérlakásomat egy szoba összkomfortos tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet munkaidő alatt a 25-27-es telefonon: Török Béla.

Elcserélném Ács állomáson levő nagyméretű, három szoba, konyha, éléskamra, előszoba, fürdőszoba és pincéből álló MÁV-bérlakást, amelyhez két bekerített zárt veteményes kert, baromfiólak tartoznak, Budapesthez közelebb bármely fővonalon levő másfél, vagy kétszobás lakásra MÁV-dolgozóval. Minden elfogadható megoldás érdekel. Cím: Györgyi Lajosné, 2941 Ács, vasútállomás, felvételi épület.

KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes: 1. Minden vezető vésse emlékezetébe (folytatása a 20. függőlegesben). 13. Álca. 14. Tejfehér üvegű villanykörte. 15. Védett kikötőhely. 16. Tetejére. 18. Francia emelet. 19. Homlokűreg része. 20. Főütőér. 22. A gondolkodás szerve. 23. A nyáj eszik. 24. Prágai születésű német költő (1875—1926) utónevének kezdőbetűjével. 25. Nyomólemez, névelővel. 26. Kevert rezsó. 27. Becézett női név. 29. Kikönyörög. 30. Dinamit vége. 31. A gyermekgondozó nő. 33. Postazsákban van! 34. Haza. 35. Bűvös erejű tárgy. 37. Végek nélküli kadét. 38. Az okozat eredője. 39. Hangtalan. bál. 40. Fülébe mond. 41. Idősebb rév. 43. Oké. 44. Régi római viselet. 46. Szibériai folyó. 47. Az itterbium vegyjele. 49. A győzelem istennője az ókori görög mitológiában. 51. Szigget a Rigai-öböl bejáratánál. 52. Egymást követő betűk. 53. ... pa, irattartó. 56. Európai ország. 57. Kifutó, küldönc. 58. Régi ipari tanuló. 60. Vadász állásban. 61. Latin elöljáró szó (nélkül). 62. A tyúk teszi. 64. Domb nélküli vidék. 65. A fej tréfásan.

Függőleges: 1. A. B. 2. Kör alakú izmok. 3. ... Gustav (1847—1925) német szobrász. 4. Orosz folyó fordítottja. 5. Belső szervünk. 6. Hánvad, valakire eső része. 7. 218—222 között uralkodott római császár. 8. Több, mint megbocsátás (ék. fel.). 9. Része a kérgesnek. 10. Ernő magánhangzói. 11. Gyógyszerész. 12. Magyarország legmagasabb adóállomása. 17. Szitkot. 19. Nemcsak keres. 21. Latens páros betűi. 23. Lakik mássalhangzói. 27. Az ókori római naptárban a hónap közepe. 28. Testünk alkotórésze ez is. 31. Az americium vegyjele. 32. Az asztácium vegyjele. 35. Észak-afrikai város. 36. Ritka női név. 39. Ideiglenes nyugta. 42. Rombol. 45. Állati lakhely. 46. A vágány. 48. Déli gyümölcs. 50. Az Árpád-ház ősanyja. 51. Az ő számára. 52. Hónap, németül. 54. A folyó széle. 56. Nagyon álmos. 57. A virág része. 59. Vastag csík. 61. Nem kevés. 63. Igekötő. 65. Építőanyag.

Beküldendő: a vízszintes 1. és folytatásaként a 20. függőleges.

Beküldési határidő: 1982 június.

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Az időben kezelt jelző is segíti az energiatakarékosságot.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 1982. évi 9. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Csapó Józsefné, Dunaújváros, Dimitrovgrád tér 3; Kiss Mária, Celldömölk, Kossuth u. 16/B; Fórizs Sándor, Baránd, Nagy Lajos u. 31; Kiss János, Kazincbarcika, MÁV-telep, 24. sz.; Szombathelyi Tibor, Nyársapát, MÁV-állomás.

Kiváló főnökség

Megbízható technika, korszerű szervezés

A szombathelyi biztosítóberendezési és fenntartási főnökségnek április 21-én, a vasutasok Haladás Művelődési Házában rendezett ünnepségen adták át az 1981. évi eredményes munka jutalmát, a *Kiváló Főnökség* megtisztelő címet. A szolgálati főnökség ünneplő dolgozói előtt *Fülöp László*, a biztosítóberendezési és automatizálási szakosztály vezetője, illetve *Hajas Endre*, a területi szakszervezeti bizottság titkára nyújtotta át az oklevelet *Nagy Róbertnek*, a főnökség vezetőjének. Az eseményen a párt- és a társadalmi szervek képviselőin kívül ott volt *dr. Horváth Lajos* vasútigazgató is.

Öt éve minden esztendőben elnyerte a MÁV vezérigazgatója és a Vasutasok Szakszervezete Elnöksége által adományozott Kiváló Főnökség címet a szombathelyi biztosítóberendezési és fenntartási főnökség. A kitüntetésnek most az ad különös jelentőséget, hogy tudtak ismét újítani.

A főnökség dolgozói az előre kitűzött fenntartási és kisebb építési munkálatok közepette végezték a vasúti biztosítóberendezések hibáinak gyors, szakszerű elhárítását. *Nagy részük van abban, hogy Nyugat-Dunántúlon a korszerű technika eszközeinek a hibájából nem késtek a személy- és tehervonatok.*

Annak ellenére, hogy a nem fizikai dolgozók száma egy év alatt nyolcadal csökkent, a korszerű technika alkalmazása mellett az önköltségi tervüket száz százalék alatt teljesítették. *Beruházási munkáik gazdaságosak voltak*, az energiahordozók felhasználásában jelentős megtakarítást értek el.

A munka minőségének a javítása érdekében 1981-ben számos szervezeti intézkedést kezdeményeztek. A bevezetett fordulószolgálat növelte a zavarelhárítás hatékonyságát, csökkent a dolgozók leterheltsége. Így a túlórák száma elenyésző.

Új zavarbejelentési rendszert dolgoztak ki, korszerűsítették az egységnyilvántartást és a hagyományos adminisztrációt széllyukkártyák alkalmazásával egyszerűsítették. Ezzel megteremtették a később bevezetésre kerülő számítógépes feldolgozás alapját.

A főnökségen 42 felsőfokú végzettségű szakember dolgozik. Sokan jelenleg is tanulnak.

Az egész igazgatóság területét behálózó, széttagolt szolgálati főnökség területén huszonöt közösségben 274 szocialista brigádtag segíti a gazdasági és társadalmi munkát.

Sz. Jakab István

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
1139 Bp. XIII., Váci út 73.
Telefon: 497-950

Levélcím: 1553 Budapest, pf. 43.

Felelős kiadó:
dr. Jandek Géza igazgató

Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB 215—51628

82—2396. Szikra Lapnyomda, Budapest

Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

ISSN 0460—6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVI. ÉVFOLYAM, 12. SZÁM ÁRA: 1,30 FORINT 1982. JÚNIUS 14.

A tartalomból:

Hittel, meggyőződéssel
2. oldal

Szociálpolitika, munkavédelem
3. oldal

Kiváló üzemfőnökség
4. oldal

Vigyázat, hulladékveszély!
5. oldal

Gyakori a huszonnégyezés

Aggasztó létszámgondok Szolnokon

Együttes titkársági ülést tartott a vasutas-szakszervezet és az SZMT

A vasutas-szakszervezet titkársága június 2-án együttes ülést tartott a Szolnok megyei SZMT-titkárságával Szolnokon, a vasútállomás tanácstermében. Az ülésen jelen volt többek között *Koszorús Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára, *Szemők Béla* titkár, *Árvai István*, a Szolnok megyei SZMT vezető titkára, *Elek Sándor*, a megyei pártbizottság munkatársa és *Volosinovszki János*, a debreceni területi szakszervezeti bizottság titkára, valamint a szolnoki körzeti üzemfőnökség gazdasági-társadalmi vezetői.

Az együttes ülés résztvevői a nemrég megalakult szolnoki körzeti üzemfőnökség munka- és üzemszervezési tapasztalatairól, a szállíttató felekkel való együttműködésről és a helyi szakszervezeti szervek termelést és gazdálkodást segítő tevékenységéről tárgyaltak. *Árvai István* vezető titkár üdvözlő szavai után az írásban kiadott jelentéshez *Deák Zoltán*, a debreceni vasútigazgatóság helyettes vezetője fűzött szóbeli kiegészítőt.

Mint ismeretes, 1981. július 1-től — a budapesti vasútigazgatóság tehermentesítése érdekében — a szolnoki csomópontot a debreceni igazgatósághoz csatolták. Ezzel egy időben Szolnokon önálló biztosítóberendezési és fenntartási főnökséget is létrehoztak. Az üzemszervezés egyéves tapasztalatai alapján megállapítható, hogy *a körzeti üzemfőnökség teljesítette a szállítási feladatokat, a szolgálati helyek együttműködése gazdaságosabb üzemvitelt tett lehetővé.*

Az együttes ülésen az igazgató-helyettes és az üzemfőnökség vezetői sürgős intézkedést kértek a már kritikus méreteket öltő létszámhiány orvoslása érdekében. *Az utóbbi hónapokban egyre többen kérik áthelyezésüket a budapesti pályaudvarokra, a frekventált munkakörökből,* a jobb kereseti lehetőség miatt. A nemrég életbe léptetett rendelkezés — amely szerint húszezer forint év végi forgalmi jutalékot biztosít a budapesti pályaudvarok frekventált munkaköreiben dolgozóknak — sokakat munkahelyváltoztatásra késztetett. Kocsirendezők, saruzók — vállalva a Szolnokról Budapestre való utazgatást — *havonta háromezer forinttal keresnek többet ugyanabban a beosztásban.*

Jelenleg 24 kocsirendező, 25 váltókezelő, 23 sarus, 58 kocsivizsgáló, 12 vonatvezető és 32 jegyvizsgáló hányzik a csomóponton. *Emiatt gyakori a huszonnégyezés. Ebben az évben negyven százalékkal növekedett a túlóra.* A napi 61 induló személyvonatra 38 vonatvezető jut. A jegyvizsgáló is kevés. Olyan fordulószolgálat is létezik, amelyben a dolgozó 20 órakor fejezi be a munkát és másnap délután fél kettőre már ismét szolgálatba kell jelentkeznie. *Mozdonyvezetőket vonatvezetőként utaztatnak! Egy sarus három helyett 7—8 vágányt is „fog". A létszámhiány a budapesti pályaudvarokéval vetekszik.* Ennek enyhítésére a debreceni igazgatóság területéről küldenek kirendelteket Szolnokra.

A forgalmi területen foglalkoztatottak havi háromszáz órát is dolgoznak. Emiatt *rossz a munkahelyi légkör és megnőtt a balesetveszély is!*

A vasutas-szakszervezet titkársága felhívja a vasút gazdasági vezetőinek figyelmét a létszámhiány okozta gondokra, a kényszerű túlóráztatásra és intézkedéseket sürget.

Az együttes titkársági ülés résztvevői megtárgyalták a vasút és a szállíttatók közötti együttműködést is. *A körzet kocsiigényes áruforgalmának 30 százalékát a megye területén lévő vállalatok biztosították.* A személy- és áruforgalom 16 állomáson és megállórakodóhelyen bonyolódik le. 1982 első negyedévében — részben az ötnapos munkahét bevezetése, részben pedig az export-import forgalom csökkenése miatt — *a megye vasúti áruszállítása is visszaesett.* A kocsiigényes árufeladásnál 52 525 tonnával és 1846 kocsival, a leadásnál pedig 28 976 tonnával és 663 kocsival csökkent a vasúti szállítás.

A megyében a szállíttató vállalatok és a vasút együttműködése az utóbbi időben sokat javult. A fuvaroztató partnerek szállítási igényeinek megismerése lehetőséget teremtett a vasúti fuvarkapacitás jobb kihasználására. Az idén hat nagyvállalattal kötöttek előszállítási szerződést. Az ülés résztvevői megállapították, hogy az eredményesebb vasúti áruszállítás érdekében *a jövőben még aktívabb kereskedelmi és fuvarszerző-tevékenységet kell kifejteni.*

A hétnapos tervszerű kocsimegrendelések és az előszállítások fellendítése érdekében jobban együtt kell működni a Szolnok megyei SZMT-vel. A rakodási határidők betartása, az igényeket jobban kielégítő kocsigazdálkodás a vasút számára létfontosságú.

A vasút és a fuvaroztatók közötti együttműködés érdekében a körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága több nagyvállalat szb-jével teremtett szorosabb kapcsolatot. Ennek célja elsősorban a hétvégi rakodások kiterjesztése, szervezése, a szállítási igények kielégítése.

Az együttes ülés vitájában elhangzottakat *Koszorús Ferenc* főtitkár foglalta össze, majd *Árvai István* vezető titkár zárszavával ért véget a vasutas-szakszervezet és a Szolnok megyei SZMT-titkárságának ülése.

(kaszala)

Négy hónappal a határidő előtt

Szombathely és Porpác között elkészült a második vágány

A megye vezetői Porpác állomás forgalmi irodájában

Az új menetrend életbe lépésével egy időben — az eredeti szeptemberi átadási határidő előtt — megindult a vasúti közlekedés a *Szombathely—Porpác* közötti 13,6 kilométer hosszú új második vágányon. Ugyanerre az időre befejeződött a szombathelyi vontatási telep rekonstrukciójának első üteme.

Május 21-én délelőtt az igazgatóság és az üzemfőnökség vezetői bemutatták a megye vezetőinek, a nyugat-dunántúliakkal baráti kapcsolatban álló erfurti vasútigazgatóság képviselőinek, az új létesítményeket.

A megyeszékhelyről Porpácra induló Bz különvonatban *dr. Horváth Lajos* vasútigazgató köszöntötte a vendégeket, közöttük *Takács Lászlót*, az MSZMP Vas megyei Pártbizottságának a titkárát, *Csonka Györgyöt*, a megyei tanács általános elnökhelyettesét és *Horváth Lajost*, a városi pártbizottság első titkárát. Ott volt a különvonaton *Hajas Endre*, a területi szakszervezeti bizottság titkára és képviseltették magukat a beruházók és a kivitelezők is.

A vasútigazgató tájékoztatójában elmondotta, hogy a *Szombathely—Porpác* közötti vonalrész Nyugat-Dunántúl legnagyobb forgalmat lebonyolító szakasza. 1976-tól évi 14,5—15 millió elegytonna gördül át rajta. A *Szombathely—Budapest*, valamint a *Rajka—Murakeresztúr* tranzitforgalmat is figyelembe véve naponta 83—85, csúcsidőszakban közel száz személy- és tehervonat halad keresztül ezen a vonalrészen.

(Folytatás a 4. oldalon.)

A vasút májusi szállítási teljesítménye

10 millió 986 ezer tonna áru és 22 millió 980 ezer utas

Előzetes adatok szerint, a vasút májusi áruszállítási teljesítménye a vártnál kedvezőtlenebbül alakult. *A 10 millió 986 ezer tonna áru elszállítása a bázishoz viszonyítva 98,3, a tervet alapul véve 97 százalékos teljesítésnek felel meg.* Az abszolút értékben kifejezett szállításelmaradás megközelítette a 200 ezer, illetve meghaladta a 300 ezer tonnát.

A forgalom alakulása egyrészt a nemzetközi (export, import és tranzit) küldemények vártnál erőteljesebb csökkenésével, másrészt az áruszállítási munka minőségének jelentős visszaesésével, illetve az ebből következő kocsihiánnyal függött össze.

A belföldi forgalom a bázishoz viszonyítva 0,7 százalékkal nőtt, a tervhez képest viszont 1,6 százalékkal csökkent. *A csökkenés ellenére a ki nem állított kocsik darabszáma kétszeresére nőtt.*

A nemzetközi (export, import és tranzit) szállítások volumene a bázist alapul véve 6,4, 7,4 és 2,7 százalékkal csökkent, a tervezettnél pedig 7,7, 3,4, illetve 5,7 százalékkal volt kevesebb.

A kocsiigényes szállítás — egyrészt az átrakásos import- és tranzitküldemények csökkenése, másrészt a kocsiellátási zavarok miatt — a bázisszintnél 1,3, a tervben előírt mennyiségnél pedig 2 százalékkal volt kevesebb.

A záhonyi átrakótérség belépő áruforgalmát májusban is visszaesés jellemezte. A normál nyomtávolságú kocsikba berakott árusúly *mégis 8 százalékkal volt kevesebb a bázisszintnél.* Ez, valamint az átrakatlan — kiürítetlen — széles nyomtávú kocsik napi átlagának 41,2 és hóvégi értékének 15,1 százalékos emelkedése *arra utal, hogy a térségben lelassult a rakodási tevékenység.*

A térségben kilépett normál nyomtávú rakott kocsimennyiség 28,7 százalékkal nőtt, a kilépésre váró maradvány napi átlaga 9,1, hó végi értéke pedig 29,1 százalékkal csökkent. Eszerint a szovjet vasút fogadási készsége jelentős mértékben nőtt.

Az áruszállítás minősége a gépácsorgásoktól eltekintve igen kedvezőtlenül alakult. *A géprevárások száma 45,1, a kilépő vonatfeloszlatások mennyisége 17,3, a belföldi vonatfeloszlatási esetek száma pedig 101 százalékkal volt több, mint egy évvel korábban.* A tehervonatok menetrendszerűsége is csökkent. A késve kiállított rakott kocsimennyiség pedig 15,3 százalékkal nőtt. Ez azt eredményezte, hogy a kocsiforduló-idő 8,2 százalékkal, a kocsihiány pedig 102,6 százalékkal volt kedvezőtlenebb, mint tavaly, és a kocsik termelékenysége több mint 5 százalékkal romlott. *Lényegében arról van szó, hogy a bázisbelinél mintegy 3 százalékkal kisebb teljesítményt a vasút csak a dolgozó kocsipark 2,8 százalékos emelésével tudta elérni.*

A tehervonati mozdonyok kihasználása megfelelt az elvárásoknak. A mozdonyok napi hasznos futása a gőzvontatásnál 2,1, a villamos vontatásnál 1,1, a kis dízelmozdonyoknál 2,9, a nagy dízelmozdonyoknál pedig 1,7 százalékkal volt több mint a múlt év májusában.

Ami a személyszállítást illeti, becsült adatok szerint *a vasút májusban 22 millió 980 ezer utast szállított.* Ezzel a bázishoz várhatóan 99,7, a tervhez képest 97,6 százalékos teljesítést ért el. Az utaskilométerben kifejezett vasúti munka értéke várhatóan 102,2 és 95,6 százalék. Májusban, hasonlóan az áruszállításnál tapasztaltakhoz, *a személyszállítás minőségét is visszaesés jellemezte.* A menetrendszerűség 97,3-ról 97,1 százalékra csökkent, a fajlagos késési idő pedig 25,2 percről 30,1 percre nőtt.

Június 16-án

Megkezdődött a gyermeküdültetés

Az idén — az előző évekhez hasonlóan — a vasutas-szakszervezet balatonkenesei üdülőjében 2456, Bodrogolaszi-ban 180 és Kőszegen 498 gyermek üdülhet. A gyermeküdültetés június 16-án kezdődött, kivéve Balatonkenesét, ahová már június 7-én megérkezett az első turnus a MÁV nevelőotthonok tanulói közül.

A gyerekek üdülését, pihenését gazdag kultúr- és sportprogramok, kirándulások teszik emlékezetesebbé. Csereüdülés keretében — a *Szovjetunióban, Olaszországban*, az *NDK-ban* és *Ausztriában* — 171 vasutas-gyermek üdülhet az idén. A külföldi csoportok Balatonkenesén tölthetnek két hetet.

NAPIRENDEN

a zöldség- és gyümölcsszállítás

A közös feladatokról tanácskoztak a budapesti igazgatóság és a Zöldért képviselői

Május 31-én a Zöldért *Pest, Fejér, Nógrád, Heves, Győr-Sopron* megyei kirendeltségének, valamint a Hungarofruct és a MÁV budapesti igazgatóságának kereskedelmi szakemberei az idei zöldség- és gyümölcsszállítás feladatairól tanácskoztak.

A Zöldért vezetői kérték az igazgatóság képviselőit, hogy lehetőleg 33 tonnás vagonokat biztosítsanak, mert számukra ez a leggazdaságosabb. Kérték továbbá azt is, hogy az iparvágányok pontos kiszolgálásához rendszeresen biztosítsanak gépet. Korábban ugyanis például Székesfehérváron előfordult, hogy a csütörtökre megrendelt kocsit csak szombatra tudták kiállítani. A Zöldért Heves megyei kirendeltségének vezetője a kora hajnali berakodások lehetőségét szorgalmazta; *jóelőre gondolva már a nagy mennyiségű dinnye- és paradicsomszállításokra.*

Az igazgatóság képviselői elmondták, hogy az idén naponta indítanak gyorstehervonatokat. A Ferencvárosba érkező zöldséggel, gyümölccsel megrakott kocsikat soron kívül kisorozzák, vagyis *külön gondot fordítanak az úgynevezett vásárcsarnoki menetekre.* Az a cél, hogy a szerelvény érkezése után két órával a piacon legyen az áru. Ennek megvalósítására szorosabb együttműködésre van szükség a vasút és a fuvaroztatók között.

S. R.

Hittel, meggyőződéssel

Beszélgetés Gulyás Ferenccel, az agitációs, propagandamunka területi tapasztalatairól

Aki a kulturális, agitációs és propagandamunka szolgálatába szegődött, nem mutathat fel látványos eredményeket. Lelkiismeretes munkájának, erőfeszítéseinek gyümölcse rendszerint később érik be, mint ahogy szeretné. E munkaterület közreműködői vallják: szép, de nehéz, olykor hálátlan feladatot látnak el. Az emberek nyelvén beszélni, gondolkodásukban, magatartásukban és cselekedeteikben egészséges változást, fejlődést elérni — nem jelent gyors sikert. Sokszor a hosszantartó munka is kudarccal végződik. A kudarc azonban nem lehet visszahúzó erő. A kultúra terjesztőjét, az agitátort, a propagandistát, az emberek iránti feltétlen bizalom, az állandó lelkesedés és belső meggyőződés fűti. Ha ez nincs, kár próbálkoznia, szavai hatástalanok maradnak.

A vasutas-szakszervezet szegedi területi szakszervezeti bizottságában *Gulyás Ferenc* immár tizenhárom esztendeje a kulturális, agitációs, propaganda- és sportbizottság vezetője. Ez idő alatt, nemcsak megismerte a mozgalom leghatásosabb eszközeit, módszereit, hanem hozzáértő, lelkiismeretes munkája révén, másutt is jól hasznosítható tapasztalatokra tett szert. Amikor az idén, május 1. alkalmából, a *Szakszervezeti Munkáért* arany fokozatú kitüntetés tulajdonosa lett, ezekről a tapasztalatokról beszélgettünk.

Sok türelemmel

— Napjainkban nehezebb, vagy könnyebb az agitációs propagandamunka, mint tizenhárom évvel ezelőtt?

— Voltak nehezebb és könnyebb időszakok is. *Most újra erőteljesebb agitációt, propagandát kell kifejteni.* Az emberek elértek egy életnívót. Ez sokaknál befelé fordulást eredményez, s a közösségért vonakodnak a korábbi évekhez hasonló aktivitással tevékenykedni.

— 1944-ben szinte gyerekfejjel került a vasúthoz. Két évvel később pedig a kulturális területen kifejtett munkájáért, megkapta élete első elismerő oklevelét. Közel négy évtizedes tapasztalatai alapján, mi a véleménye: az agitációs propagandamunkában hogyan lehet az emberekhez közel kerülni?

— *Mindig őszintén kell velük beszélni.* Nem lehet közömbösen venni vélt vagy jogos sérelmeiket. Az embereket családjuk körében, s a munkahelyen különböző hatások érik. Az agitációs, propagandamunka során figyelembe kell venni ezeket a hatásokat. Sok türelemmel, és meggyőző érveléssel lehet csak megnyerni mások bizalmát.

— Az emberi kapcsolatok alakítására, a közvetlen találkozásokra milyen lehetősége van?

— Gyakran kell a dolgozók között lenni. A véleményeket, a közhangulatot a helyszínen lehet a legjobban megismerni. A személyes tapasztalatokat nem pótolják az írásos információk. A kiutazási lehetőségek azonban — a sok írásos feladat miatt — nem mindig kedvezőek. *Van, amikor tíz-tizenegy napot is a területen vagyok. De előfordul, hogy havonta csak két-három napot tudok a munkahelyeken tölteni.*

Kertelés nélkül

— Mi jelenti a legnehezebb feladatot az agitációs, propagandamunkában?

— *A személyhez szóló érvek megválasztása.* Ezt az alapvető feltételt azonban sok helyütt nem veszik figyelembe. Általánosságban érvelnek, nem pedig az adott rétegre, munkahelyre vonatkozó ismeretekkel. Olyan ez, mint a szocialista brigádok részére kiadott ajánlás, amely a konkrét vállalás megtételéhez nem sok segítséget ad.

A dolgozók érzékenyen reagálnak a helyi problémákra. Megfigyeltem: az újságban megjelenik egy cikk, kérdezgetnek, beszélgetnek róla, de nem vált ki olyan hatást az emberekből, mint a helyi események. *Gáspár Sándor* elvtárs szavait jól megjegyeztem: *mindig arról kell beszélni, ami az országos feladatokból adódó helyi tennivalókat magyarázza.* Ezt próbáljuk megvalósítani az alapszervezetek agitációs, propagandamunkájában is, több-kevesebb sikerrel. Meggyőződésem, hogy sokszor a rendezvények aktivitása is nagyobb lenne, ha az általános feladatok ismertetése helyett, az abból következő konkrét témák kerülnének napirendre.

— Az igazgatósági összlétszám jelentős hányadát teszik ki a utazó szolgálatot ellátó dolgozók. Körükben milyen agitációs, propagandamunkát tudnak kifejteni?

— Köztudott, hogy a vasútnál az utazó személyzet körében végzett agitációs, propagandamunka a leggyengébb, és ez alól nem kivétel a szegedi terület sem. *Pedig itt van a legnagyobb szükség erősítésre, hiszen az utazókat intenzívebben érik a külső hatások, amelyekre reagálni kell.* Miután ettől a rétegtől vagyunk a legtávolabb, szemléletformálásukra, mozgósításukra különös gondot fordítunk. Kétségtelenül a szóbeli agitáció a leghatásosabb. Ezért titkári értekezleteken, különböző üléseken felhívjuk a figyelmet arra, *hogy a vonatkísérők várakozóhelyiségeiben nagyszerű alkalom nyílik a rövid, gyors tájékoztatásra, információcserékre.* Az aktuális propagandaanyagok ismertetésére, ezekben a helyiségekben lehetne elhelyezni faliújságtáblákat is. Jó módszer, hogy a reggeli váltásoknál a vezetők találkoznak a csoportokkal. Ez azonban még mindig kevés és nem általános. A lehetőséggel még csak néhány munkahelyen élnek, a táblákat pedig rendeletek kifüggesztésére használják.

Ne csak a termeléssel!

— A gazdasági vezetők hogyan kapcsolódnak az agitációs, propagandamunkához?

— *Főnöki értekezleteken csak a termeléssel foglalkoznak, az igazgatósági szintű osztályvezetői megbeszéléseken már szóba kerül az agitációs, propagandamunka is.* Sajnos él még az a szemlélet, hogy a mozgósítás, agitálás, tudatformálás és a művelődési igények fejlesztése — a társadalmi szervek feladata. Persze leginkább a középvezetői szinten hiányzik a meggyőző szó. Akik közvetlen kapcsolatba vannak a dolgozókkal, utasításokat, rendelkezéseket adnak ki, keveset törődnek az emberek problémáival. *Sokszor még arra sincs idejük, hogy türelmesen meghallgassák őket.*

Az agitációs, propagandamunkában jó segítőtársak az oktatótisztek. Tevékenységük elismerése azonban nem mindenütt megfelelő. Kiválasztásukra és megbecsülésükre a jövőben nagyobb gondot kell fordítani.

Pálinkás Katalin

HÚSZ ÉVE KEZDŐDÖTT

Együttműködés a Tháliával

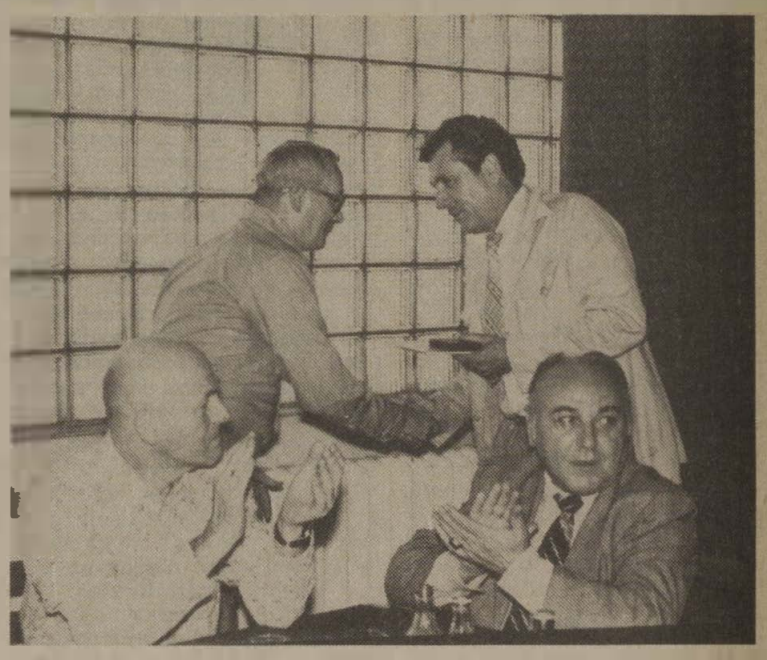
Kazimir Károly köszönetet mond a színházművészetet népszerűsítő munkáért

A vasutas-szakszervezet húsz évvel ezelőtt kötött együttműködési megállapodást a *Thália Színház* igazgatóságával. Ebből az alkalomból június 3-án ünnepséget rendeztek szakszervezetünk székházában, amelyen megjelent *Koszorus Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára és *Szemők Béla* titkár is.

A vendégeket, köztük *Kazimir Károly* Kossuth-díjas Érdemes művészt, a Thália Színház igazgatóját, *Sivó Emilt*, a Thália ügyvezető igazgatóját, *Lampl Lajost*, a Művészeti Dolgozók Szakszervezetének titkárát, *Venczel Istvánt*, a Fővárosi Tanács közművelődési főosztályának helyettes vezetőjét, *Sütő Irén* Érdemes művészt, *Szabó Gyula* Kiváló művészt és *Verebes Károlyt*, a színház szb-titkárát *dr. Balázs Ákos*, szakszervezetünk kulturális, agitációs, propaganda- és sportosztályának vezetője köszöntötte, majd *Horváth Ferenc*, a kultúrosztály nyugdíjas munkatársa méltatta a jubileum jelentőségét.

Hangsúlyozta többek között, hogy szakszervezetünk 1960-tól tart szorosabb kapcsolatot színházművészeti intézményekkel. Ekkor kötöttek együttműködési megállapodást a Magyar Állami Operaházzal, 1962-ben a Thália Színházzal, 1965-ben a József Attila Színházzal, később pedig a Radnóti Miklós Irodalmi Színpaddal. *A cél az volt, hogy az irodalmat, a művészetet a vasutasok egyre szélesebb rétegeivel ismertessük meg.* A művészeti propagandisták gyakran találkozhattak — kerekasztal-beszélgetéseken, ankétokon — színművészekkel, a színházak vezetőivel. A balatonkenesei oktatási központban rendezett tanfolyamokon pedig előadásokat tartottak a színházak vezetői a vasutas propagandistáknak. Az elmúlt két évtizedben rendezett teltházakciók és az azt követő ankétok az ország különböző csomópontjain — Szegeden, Debrecenben, Miskolcon, Hatvanban, Tapolcán, Budapesten — mindig maradandó élménnyel és ismeretekkel gazdagították a résztvevőket. *Húsz év alatt 22 ezer vasutas tekintette meg a Thália előadásait.*

Ezután *Kazimir Károly*, a színház igazgatója köszönte meg a vasutas-szakszervezetnek a két évtizedes együttműködés során nyújtott segítségét, a színházművészetet népszerűsítő munkáját.



Koszorús Ferenc főtitkár átadja a kitüntetést

A jubileum alkalmából *Koszorus Ferenc* főtitkár átadta a Szakszervezeti Munkáért kitüntetés ezüst fokozatát *Kunfalvi Jenőnek*, a Thália Színház szervező titkárának, majd a művészeti propagandabizottságok 14 tagját pénzjutalomban részesítette.

— ar —

A TECHNIKA ÉS A KÖRNYEZET

A tapolcai Batsányi János Művelődési Ház nyugdíjasklubjában *A technika hatása a környezetre* címmel a közelmúltban ismeretterjesztő előadást tartott *dr. Gátay Szilárd*, a szombathelyi igazgatóság osztályvezető-helyettese. Az előadó ismertette a technika fejlődésével járó, környezetpusztító veszélyeket, a víz- és levegőszennyezés következményeit.

Bognár Károly

Szakszervezeti nap Pécsett

A pécsi körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága — a béke és barátság hónap keretében — május negyedik szombatján szakszervezeti napot rendezett. Az érkező pécsi és vidéki részvevőket az állomáson a vasutas fúvószenekar köszöntötte és szórakoztatta az ünnepi nagygyűlés kezdetéig.

Az új szociális épület tanácstermében tartott rendezvényen megjelent *Fényes József*, a pécsi igazgatóság vezetője és *Halmay Árpád*, a területi szakszervezeti bizottság titkára.

Paku Lajos, az üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának titkára köszöntötte a részvevőket, majd a gazdasági és szakszervezeti vezetők válaszoltak a dolgozók írásban feltett kérdéseire. Vezetők és dolgozók ilyen közvetlen információcseréjére eddig nem volt lehetőség.

A program délután folytatódott. A sportpályán labdajáték-bemutatók és a gyermekrészvevők játékos vetélkedői zajlottak, míg a tanácsteremben a szakszervezeti főbizalmi csoportokban már korábban megtartott — gazdasági partner és bizalmi — vetélkedők győzteseinek a döntőjére került sor. A 15 csoport felkészültségét mutatja, hogy több azonos pontszám miatt további kérdésekkel kellett a helyezéseket eldönteni. A sport- és szellemi vetélkedő valamennyi részvevője emléktárgyat kapott.

Az első szakszervezeti nap sikerrel zárult.

A HALADÁS MŰVELŐDÉSI HÁZ

A vasutasok kulturális központja

Kihelyezett ülésén — a helyszínen — tárgyalta meg május 6-án a Haladás Művelődési Ház tevékenységét a szombathelyi területi szakszervezeti bizottság.

N. Kiss Klára, a művelődési ház igazgatója számolt be a testületnek az intézményben folyó munkáról. Elmondotta: annak ellenére, hogy nehéz az utánpótlás biztosítása, sikerült fiatalítani az 1896-ban alakult Fesztivál-díjas Haladás férfikarnál. Az együttes hagyományaihoz híven továbbra is megőrzi a munkáskórus jellegét. Szakmai fejlődésük biztosított, hiszen *Hajba Ferenc* karnagy a legmagasabb fokú karmesteri végzettséggel rendelkezik. A csoport országos, megyei, városi és üzemi rendezvények állandó részvevője. Tavaly Ausztriában, St. Pöltenben öregbítették jó hírnevüket.

A táncegyüttest az ország egyik legjobb táncpedagógusa, *R. Kiss Anikó* irányítja. A képzőművész-szakkör is jó kezekben van. Vezetőjük *Simon Iván*, a Magyar Népköztársaság Képzőművészeti Alapjának a tagja. A fotószakkör hetente egy alkalommal tartja foglalkozásait. Itt a jövőben törekedni kell a létszám bővítésére, rendszeres kiállítások és bemutatók tartására.

A vasutas művelési házban egyre nagyobb szerep jut az ismeretterjesztésnek. Az újjáalakult szocialista brigádklub is jó lehetőséget biztosít az ismeretterjesztés fokozására. Az ipari tanulók részére a tanműhelyekben tartják az előadásokat. A járműjavítóban, a vasút különböző helyein dolgozó kiskert-tulajdonosoknak nyújt hasznos segítséget a kertbarátok köre.

A nagyobb érdeklődésre számot tartó rendezvényeket, a politikai fórumokat az üzemi párt, KISZ és a szakszervezet közösen szervezik a művelődési házzal. Ennek keretében tartott nagy sikerű külpolitikai tájékoztatókat *Sugár András*, *Réti Ervin* és *P. Szabó József*.

Minden évben indítanak kezdő- és haladó fokon szabás-varrás tanfolyamokat. A részvevők a tanultakat a befejezéskor kiállításon mutatják be. *Évente öt-hat alkalommal indítanak tánciskolát.* Ez a két megmozdulás jó bevételi forrása is a művelődési háznak.

Az ötnapos munkahét bevezetéséhez igazodva több foglalkozás, rendezvény eddig megszokott időpontját a dolgozók igényeihez igazították.

Jó kapcsolatokat alakítottak ki a Tudományos Ismeretterjesztő Társulattal, a Sávária mozival, a Megyei Művelődési és Ifjúsági Központtal, a BM Szervek Művelődési Házával, a Művelődési és Sportházzal, a Magyar László Úttörőházzal, az SZMT Központi Könyvtárával, a Tanárképző Főiskolával, több általános és középiskolával.

A területi szakszervezeti bizottság jónak ítélte meg a ház munkáját. Továbbra is várja, hogy a járműjavító üzem dolgozói mellett a megyeszékhelyek vasutasságának is a kulturális fellegvára legyen.

Sz. J. I.

Író-olvasó találkozó a Landlerben

Az ünnepi könyvhét alkalmából a Landler Jenő Művelődési Házban nagy sikerű író-olvasó találkozót rendeztek *Moldova Györggyel*. A találkozón több mint nyolcvanan vettek részt. Ugyancsak eredményes volt a járműjavító éttermében rendezett — árusítással egybekötött — könyvkiállítás is. Az üzem dolgozói 4000 forint értékű könyvet vásároltak. A legkeresettebb Gyurkó László: *Arcképvázlat történelmi háttérrel* című műve volt.

Moldova György dedikál

A MÁV KOLLEKTÍV SZERZŐDÉS MÓDOSÍTÁSA (3.)

Szociálpolitika — munkavédelem

A MÁV Kollektív Szerződésének 1982. évi módosítását megelőző vitákon a dolgozók nagy számban vetettek fel szociálpolitikai, munkavédelmi kérdéseket. A javaslatok egy részét a Vasutasok Szakszervezete központi vezetősége egyetértésével megjelent módosítások is tartalmazzák. Cikkünkben ezekről tájékoztatjuk olvasóinkat és kitérünk néhány olyan javaslatra is, amelynek a megvalósítására a következő években kerül majd sor.

Üzemi étkeztetés

A kollektív szerződés üzemi étkeztetést szabályozó 79. §-a tartalmazza a MÁV vállalati hozzájárulását. A vállalati hozzájárulás két részből áll: *nyersanyagra fordítható összegből, valamint a rezsi pénzben meghatározott összegből.* A nyersanyagnorma vállalati támogatása 2,50 Ft helyett 3 Ft-ra emelkedett, amely összefüggésben van az 1981. július 1. központi árintézkedéssel. Forrása a vállalati eredményből képzett jóléti alap.

Az üzemi étkeztetés rezsiköltségének elszámolását a 37/1981. (X. 27.) PM. sz. rendelet 5. §-a úgy szabályozza, hogy a ténylegesen felmerült kiadásokat számviteli elszámolások során a jóléti és kulturális alapba kell helyezni. Ezeknek a költségeknek a forrása nem a jóléti alap, hanem az üzemviteli költség. A rezsiköltségek fedezésére a korábbi 3,50 Ft helyett továbbra is átlagosan, *adagonként 5, összesen tehát vállalati költségként, adagonként 8 Ft-ot biztosit a MÁV.*

A jóléti alap képzésére és elszámolására vonatkozó rendelet változása az üzemi étkeztetést illetően a vasutasokat nem érinti hátrányosan.

A kollektív szerződés 80. § (1) bekezdésében foglaltak kiegészítésére azért volt szükség, mert a vasutasok gyerekeit nemcsak a MÁV által üzemeltetett gyermekintézményekben, hanem a tanácsok által üzemeltetett és vásárlás útján rendelkezésünkre bocsátott férőhelyekre is fel lehet venni.

Munkaruha, védőruha

A munkaruha a kollektív szerződés 11. sz. mellékletét képezi. Ezzel kapcsolatban rendkívül sok kérdés, igény, javaslat merült fel az ellátottság, valamint a minőség szempontjából. Korábban a munkaruha, védőruha, egyenruha egységes szerkezetben a *MÁV ruházati utasításában* volt szabályozva. A magasabb szintű jogszabályok alapján most a munkaruha a kollektív szerződés, a védőruha a *vállalati munkavédelmi szabályzat* mellékletét kell hogy képezze. A munka- és védőruha külön szabályozásakor a párhuzamos szolgáltatásokat meg kellett szüntetni és egyes munkaruhafajtákat védőruhaként előírni.

A kollektív szerződés 11. sz. melléklet 4. § (2) bekezdés módosítása lehetővé tette, hogy azokon a szolgálati helyeken, ahol a mosodák, mosóhelyek szabad kapacitással rendelkeznek, *ott a jövőben lehetőség nyilik a viselési idővel terhelt munkaruhák és munkaköpenyek térítés ellenében történő mosására.* A térítési összeg megállapítása folyamatban van, rövidesen szabályozásra kerül.

Meg kell azonban jegyezni, hogy a védőruhák mosása, tisztítása vállalati kötelezettség. Ez elsődleges feladat s csak a megmaradt kapacitást lehet felhasználni munkaruha tisztítására.

A szabályzat ruhajuttatási előírásainál is *változtatásokra került sor.* Mégis nagyon sok módosító javaslat érkezett az előkészítést végző szervekhez, melyek túlnyomó többsége a dolgozók jogos kéréseit tartalmazta. Előfordultak értelmezési hibákból származó igények, valamint — jelentéktelen mennyiségben —, egyes munkakörökben, az általánostól eltérő jelentős mérvű viselési idő csökkentésére vonatkozó, megalapozatlan módosítási javaslatok is.

A magas szárú bakancs (surranó) ellátásban részesülő munkakörök. az egyes szakszolgálatok területén bővültek. Így a kocsikísérő segédmunkás, a darus, a darukötöző, a pft., szertári munkás, a vonatvezető, a járműszerkezeti lakatos, a motorkocsi-vezető is részesül ebben a juttatásban.

Színes munkaköpeny juttatását írták elő a mosónők, az építési és pályafenntartási üzemek termelési és műszaki vezető, gyártásszerkesztő, szerszám- és készülékszerkesztő munkakörökben, a telefon-, órás-, és rádiószerészeknek, a férfiszabóknak, a járműjavító üzemek raszortvezetőinek, raktárkezelőknek és az akkumulátor kezelő, javító és szerelő dolgozóknak. A felsorolt munkakörök többségében eddig munkaruha-ellátást biztosítottak.

A viselési idő csökkentésére, az elmúlt év munkaruházati költségeinek rendkívül kedvezőtlen alakulása miatt csak minimális mértékben került sor. A végrehajtott csökkentések elsősorban a lábbeli ellátások terén jelentkeznek.

Módosították a *védőfelszerelési szabályzat* eddigi helyesbítései miatt megváltozott munkaruha-ellátást. Az egyes egészségre ártalmas munkakörökben foglalkoztatottak, vagy egészségre ártalmas anyaggal foglalkozó dolgozók munkásruha-ellátását a jövőben védőfelszerelésként biztosítják. Ilyen munkakörök például a *galvanizálók, a fémcsiszolók, a híd- és vasszerkezeti mázolók, a szénszerelők, a bontótelepi munkások.* Elektromos munkákhoz fémszögmentes gumitalpú bakancs biztosítását írták elő a járműjavító üzemek művezetőinek, valamint védőbakancs-ellátást a kocsibontóknak.

A kettős ruhaellátás — azonos ruhatípus védőfelszerelésként és munkaruhaként történő egyidejű szolgáltatása — kiküszöbölése érdekében, a dolgozók javaslata alapján, egyes munkakörökben a hideg időjárás elleni védelmül adott szőrmebéléses kabátok helyett a jövőben csak téli védőruhát boztosítanak.

A MÁV tervezi a munkaruházati ellátás korszerűsítését a módosítás szabályainak egyszerűsítését is. Ezzel a szolgálati helyek önállóságát kívánják növelni, a helyi gondok alaposabb ismeretének figyelembevételével.

A nők érdekében

Módosításra került a kollektív szerződés 3. sz. melléklete is, *amely a nők számára tiltott munkaköröket sorolja fel.* A zajártalmas munkakörök törlésre kerültek, mert az ártalom előfordulását okozó zajszinteket műszaki fejlesztéssel, egyéni védőfelszerelésekkel a férfi és nődolgozók esetében egyaránt, fel kell számolni.

A kollektív szerződés munkahelyi vitáinál merült fel, de már korábban, az ellenőrzések során is megállapították, hogy egyes szolgálati helyeken váltókezelői munkakörben foglalkoztatott nők kéziállítású váltók állítását a számukra előírt súlyhatáron felül végzik. Munkavédelmi újítás, majd ezt követő műszaki intézkedés (hosszabbító karok felszerelése) hatására *a váltóállítás művelete az engedélyezett súlyérték alá került.* A nő fizikai megterhelésének enyhítése érdekében csak a mellékvonalakon lévő szolgálati helyeken engedélyezték a nők foglalkoztatását, mert itt a váltóállítás gyakorisága nem nagy. Mellékvonalakon hosszabbító karral felszerelt kézi állítású váltó kezelése tehát a női munkavállalók részére nem tiltott munkakör.

Lakástámogatás

A kollektív szerződés 7. sz. mellékletét, amely a dolgozók lakásépítésének támogatásáról szóló szabályzatot foglalja magában, az alábbiak szerint módosították, illetve egészítették ki.

Új, 3/i. pontként vették fel olyan megállapodás megkötésének lehetőségét, amely bérlőkiválasztási jog megszerzése ellenében, meghatározott pénzösszeg átadásával segíti elő a tanácsi házkezelési szerv kezelésében levő lakóépületen emeletráépítéssel, tetőtérbeépítéssel létesülő tanácsi bérlakás építését, *azzal a megszorítással, hogy ilyen esetben MÁV-szerv az építtetői (beruházói) feladatokat nem láthatja el.*

A módosítás révén felvett új szabályozás tulajdonképpen nem új, mert ez a támogatási forma — az említett megszorítás nélkül — már a korábbi szabályzatokban is megvolt. A tanácsi házkezelési szerv azonban a gyakorlatban nem annyira a meghatározott összeg átadásához ragaszkodott, hanem ahhoz, hogy a tanács által kijelölt dolgozó részére az építtetői (beruházói) feladatokat a MÁV lássa el. Tekintettel arra, hogy a MÁV erre megfelelő apparátust nem tudott biztosítani, ezt a támogatási formát az új szabályozás során, a Vasutasok Szakszervezetével egyetértésben mellőzték. Jelenlegi, újbóli felvétele a dolgozók kívánságára történt.

A másik módosítás a 13. pontban történt, amely az újonnan épülő vállalati bérlakások elosztásánál a fiatal házasok részesedési arányát az eddigi 25 százalékról — Fővárosi Tanács V. B. által kialakított gyakorlatra is figyelemmel — *50 százalékra emelték fel.* A munkaerő-megszerzés és -megtartás szempontjait tekintve a módosítástól kedvező eredmény várható.

Törzsgárdaelismerés

A kollektív szerződés 75. § tartalmazza a törzsgárdatagság alapján járó juttatásokat. A módosítás a külön vitára bocsátott és elfogadott új *törzsgárda szabályzaton* alapszik, amely 1982. január 1-vel lépett hatályba. *(MÁV Értesítő, 1982. (1).* A törzsgárdatagság különböző fokozataira meghatározott pénzbeli juttatások lényegesen emelkedtek (1000, 1500, 2500, 3500 Ft). Új elismerésként a *Szolgálati Emlékérem* kitüntetés 35, 40. 45 éves fokozatai — nődolgozók és korkedvezményes munkakörökben 30, 35, 40 — léptek hatályba 4000, 5000, 6000 Ft jutalommal. Ezzel egy időben megszűnt a törzsgárda arany fokozata ismételt adományozása.

A *törzsgárda szabályzat,* valamint a végrehajtására kiadott 104550/1982. MüSz. A. Utasítás részletes rendelkezéseket tartalmaz. Meg kell azonban jegyezni, *hogy a Szolgálati Emlékérem kitüntetés adományozásának az alapja a folyamatos, tiszta vasúti szolgálati idő.* A folyamatosság alól kivétel: hogy a MÁV-nál munkaviszonyban töltött idő legfeljebb kétszeri megszakítása még összeszámítható.

A jogszabály alapján tiszta vasúti szolgálati időnek számít:

— *a sorkatonai szolgálati idő, ha bevonulás előtt és után a MÁV-nál dolgozik;*

— *a gyes céljára igénybevett fizetés nélküli szabadság;*

— *a házastársát tartós külföldi szolgálaton követő dolgozónál a fizetés nélküli szabadság ideje;*

— *az 1950. év előtti kizárólagos MÁV-tanoncidő;*

— *a MÁV-hoz mint jogutód vállalathoz szervezetileg átkerült vasutaknál munkaviszonyban eltöltött idő.*

A törzsgárdatagság fokozottabb anyagi elismerésére megállapított jutalom összege a részesedési alapot terheli.

Megállapíthatjuk, hogy a kollektív szerződés szociálpolitikai, munkavédelmi és törzsgárda-módosítása, a dolgozói javaslatok alapján, a dolgozók érdekeit szolgálja. A felmerült igények egy része — főleg a munkaruhát illetően — anyagi fedezet hiányában nem került módosításra, de fokozatos megoldásuk a jövőben biztosítottnak látszik.

Dr. Kurucsai László,
a munkaügyi és szociálpolitikai szakosztály helyettes vezetője

Budapest—Bécs—Salzburg viszonylatban

Magyar étkezőkocsi a Wiener Walzeron

Az új menetrend életbelépésétől először közlekedik a *Wiener Walzer expresszben* az Utasellátó Vállalat étkezőkocsija Budapest—Bécs— Salzburg viszonylatban. Ebből az alkalomból az ÖBB (Osztrák Vasutak) sajtótájékoztatón mutatta be az új magyar szolgáltatást az osztrák sajtó képviselőinek Bécsben, a Salzburgból érkező Wiener Walzer kék színű étkezőkocsijában.

Dr. Walter Kirchmayer, az ÖBB sjatóosztályának vezetője nyitotta meg a konferenciát, majd *Tóth László* főigazgató üdvözölte a megjelenteket, az osztrák sajtó, a televízió és rádió munkatársait, az ÖBB, a Vagons—Lits, a MÁV, a MAHART és az IBUSZ képviselőit. Ezután a főigazgató és *Paskó György,* a mozgószolgálat igazgatója válaszolt az újságírók kérdéseire.

Miközben a vonat befutott Hegyeshalomra, mindenki választ kapott a feltett kérdésekre. A vendégek átszálltak a Budapestről érkező *Orient expressz* étkezőkocsijába, mely vissza Bécsig szállította utasait. Útközben megismerkedhettek a magyar konyha ízeivel, hiszen ebédre az Utasellátó Vállalat vendégei voltak az osztrák újságírók.

Ha a magyar érkezőkocsiszolgálat beválik Ausztriában, nem kizárt a nemzetközi tárgyalások folytatása és a magyar étkezőkocsi beállításának bővítése.

A vendégek fogadására készülnek az étkezőkocsi pincérei

Jelzése: V 46

Megkezdték a villamos tolatómozdonyok gyártását

A MÁV új villamos üzemű tolatómozdonyokat rendelt a Ganz Villamossági Művektől, illetve az alvállalkozó Ganz-MÁVAG-tól. A járművek tervrajzai nemrég készültek el, s így már a gyártásuk előfázisait is megkezdték.

A majd a MÁV vonalain V 46-os jelzést viselő mozdonyokkal kapcsolatban a Ganz Villamossági Művek szakemberei elmondták, *hogy 1088 lóerősek, négytengelyesek és forgóvázasak lesznek.* A mozdonyokat a jobb hatásfokú tirisztorral szerelik fel, de nem hiányzik a gépekből a vonatbefolyásoló szerkezet sem.

Újdonságként említhető, hogy a V 46-osokat rádiótelefonnal és miniszámítógéppel szerelik fel. Az utóbbi arra lesz hivatott, hogy érzékelje a terhelést, s az alapján fogyasszon több vagy kevesebb energiát. Kiszámították egyébként, hogy a dízel-tolatógépeknek — a jelenlegi energiahordozó árakat véve alapul — óránként 196 forintba kerül az üzem költsége. *Ugyanez a V 46-os esetében csak 132 forint lesz.* Előnye ezenkívül, hogy kisebb vonatok továbbítására is felhasználható, mert fűtőberendezéssel is ellátják.

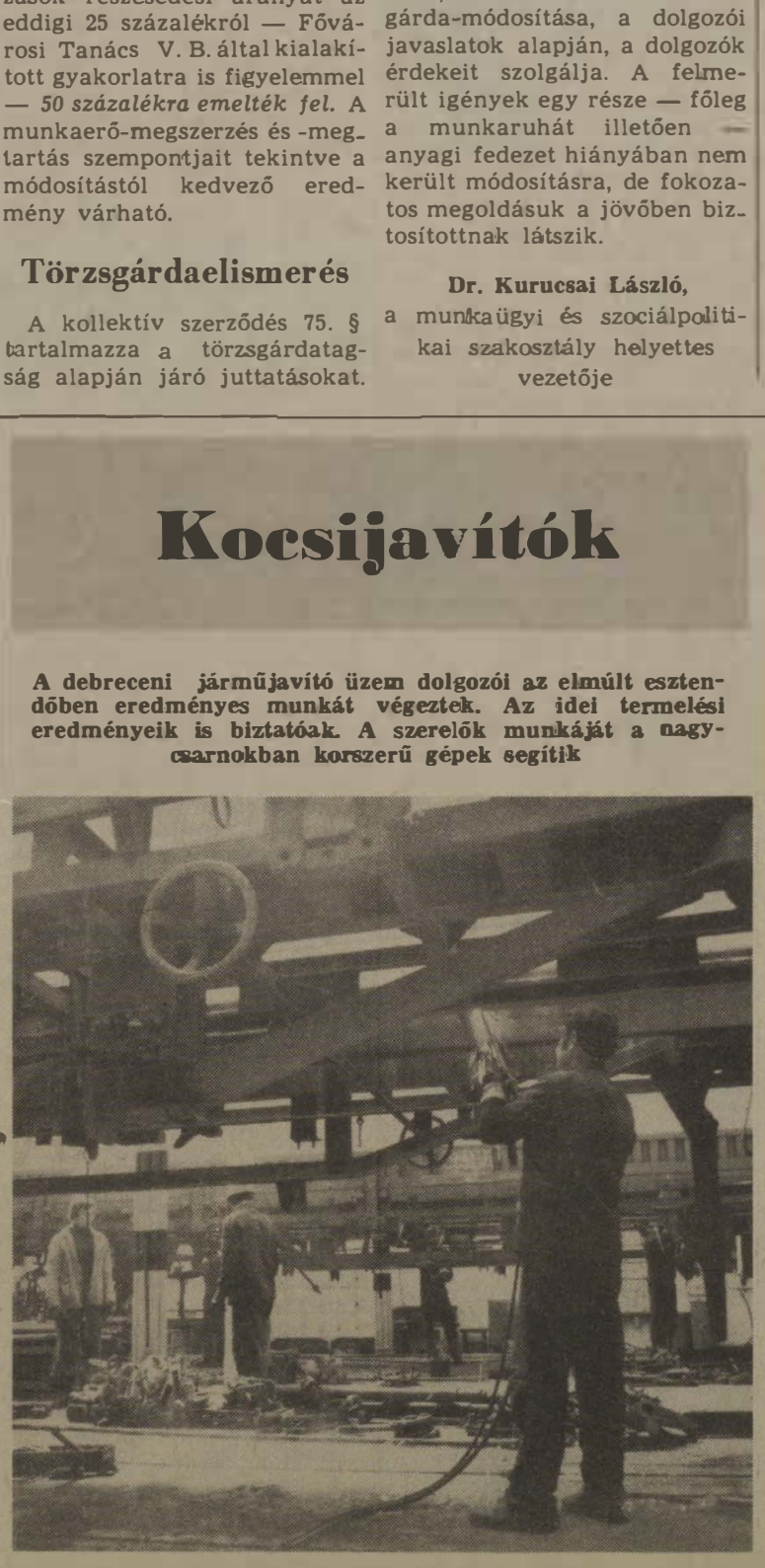
Az új mozdony külsejében a közismert *Ward Leonard típusra hasonlit majd,* azzal az eltéréssel, hogy úgynevezett félkaros áramszedőt terveztek neki.

A villamos üzemű tolatógép első öt példánya terv szerint a jövő év közepére készül el.

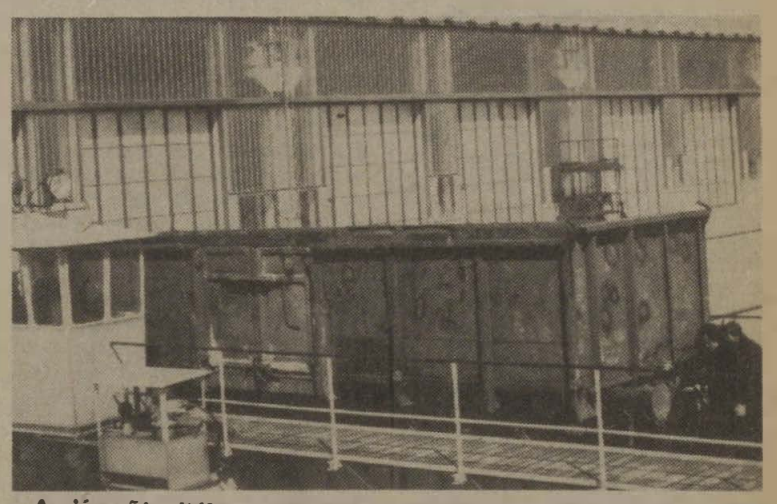
(s)

Kocsijavítók

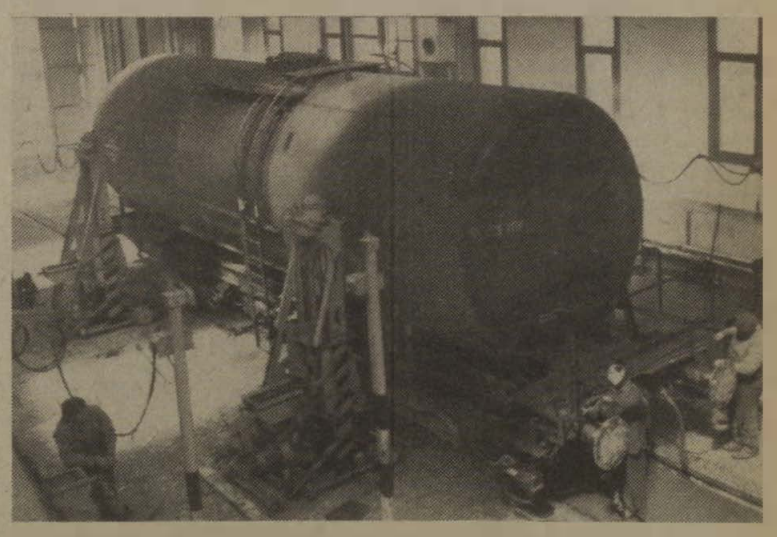
A debreceni járműjavító üzem dolgozói az elmúlt esztendőben eredményes munkát végeztek. Az idei termelési eredményeik is biztatóak. A szerelők munkáját a nagycsarnokban korszerű gépek segítik



Szerelők a teherkocsi alváza alatt



A járműjavítóban tolópad mozgatja a javítás alatt levő kocsikat



A tartálykocsik javítását is nagy gonddal, szakértelemmel végzik az üzem dolgozói

(MTI Fotó: Oláh Tibor)

Határidő előtt

Szombathely és Porpác között elkészült a második vágány

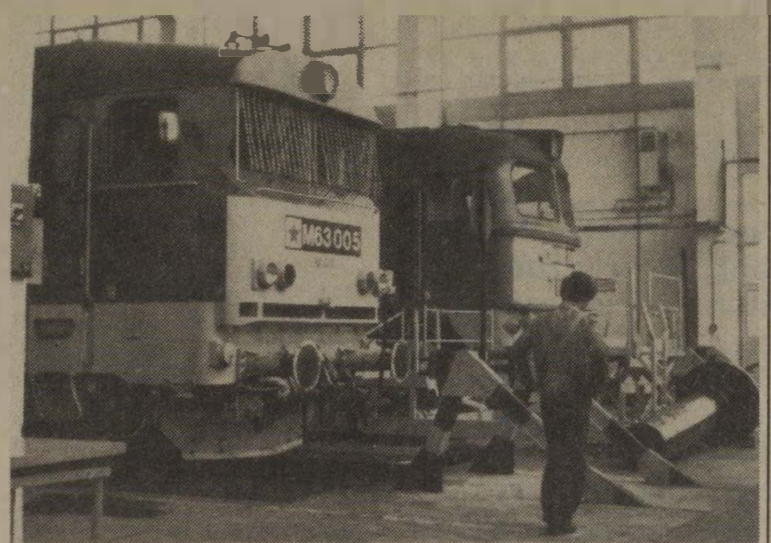
(Folytatás az 1. oldalról.)

A második vágány építése 1980-ban kezdődött el. Első 6,5 kilométeres szakaszán, Porpác és Vép között már tavaly szeptemberben megkezdődhetett a közlekedés. *Az építkezés 112 millió forintba került*, amelyből a távközlő- és biztosítóberendezések költsége tizenkétmillió forintot tett ki.

Elmondotta a vasútigazgatóság vezetője, hogy a jövőben a vonatok 120 kilométeres óránkénti sebességgel közlekedhetnek, a tengelynyomás 21 tonnára emelkedett.

Az átadás után megszűnnek a vonat-feltartóztatások, javul a szombathelyi vasúti csomópont átbocsátó képessége és csökken a vonatok menetideje. Ezek a változások energiakímélést, a tranzitforgalomban közlekedő vagonoknál valutamegtakarítást is eredményeznek. A korszerű biztosítóberendezések váltókezelőket, sorompóőröket szabadítanak fel, akiket más, munkaerőhiánnyal küzdő területekre tudnak átcsoportosítani.

A vendégek megtekintették Porpác állomás biztosítóberendezéseit és a forgalomirányítás központját, majd a szombathelyi vontatási telephez ment a különvonat.



Mozdonyok az új csarnokban
Czika László felv.

Közben dr. Horváth Lajos azzal folytatta tájékoztatóját, hogy a nagyarányú dízelesítés indokolta a vontatási telep rekonstrukcióját. *Az eddig elkészült körzeti javítócsarnok, a kenőanyagellátó, a korszerű gépek és berendezések 110 millió forintba kerültek.*

Az építkezések négy éve kezdődtek. Jelenleg a 3700 négyzetméteres alapterületű nagycsarnokban egy időben kilenc vontatójármű javítása történhet. *Évente 130—140 mozdony, motorvonat javítására van lehetőség.* Ezzel a körzeti üzemfőnökség gépein kívül az egész igazgatóság dízel-járműparkjának a futójavítását el tudják látni. A létesítményhez kapcsolódó épületekkel a szociális körülmények is javultak.

Sz. Jakab István

KIVÁLÓ ÜZEMFŐNÖKSÉG

Az árufuvarozásban előtérbe kerültek az irányvonatok és a konténeres szállítás

A szegedi körzeti üzemfőnökség dolgozói 1981. évi munkájuk alapján elnyerték a közlekedés- és postaügyi miniszter és a Vasutasok Szakszervezete elnöksége által adományozott *Kiváló Üzemfőnökség* címet és ezzel együtt a MÁV vezérigazgatóság és a vasutasok szakszervezete elnökségének *Vörös Vándorzászlaját*.

Lóki Béla üzemfőnök elmondotta, hogy a három évvel ezelőtt alakult üzemfőnökség dolgozói nemcsak a mennyiségi célkitűzéseket teljesítették, hanem a minőségi munkában is előbbre léptek. Az üzemfőnökségnek szinte mind a 32 szolgálati helye túlteljesítette a tervét. Legnagyobb feladat a szegedi csomópontra hárult, de kimagasló eredményt értek el *Hódmezővásárhelyen, Kiskundorozsmán, Algyőn* és *Röszkén* is.

Személykocsimosó saját kivitelezésben

Az üzemfőnökség dolgozói igen sokat tettek a személy- és áruszállítási feladatok teljesítéséért. Tavaly két és félmillió utast szállítottak el, lényegesen jobb körülmények között, mint korábban. Az új lengyel személykocsik, valamint több új vonat beállítása csökkentette a zsúfoltságot, bővítette az utazási lehetőségeket. Emelkedett a személyszállítási bevétel, s pontosabban közlekedtek a vonatok. *Saját kivitelezésben külső személykocsimosó berendezést építettek.* Alkalmi munkavállalók segítségével elérték, hogy a vonatok nemcsak kívülről, hanem belülről is tisztábbak.

Az üzemfőnökség dolgozói igen sokat tettek a személy- és áruszállítási feladatok teljesítéséért. Tavaly két és félmillió utast szállítottak el, lényegesen jobb körülmények között, mint korábban. Az új lengyel személykocsik, valamint több új vonat beállítása csökkentette a zsúfoltságot, bővítette az utazási lehetőségeket. Emelkedett a személyszállítási bevétel, s pontosabban közlekedtek a vonatok. *Saját kivitelezésben külső személykocsimosó berendezést építettek.* Alkalmi munkavállalók segítségével elérték, hogy a vonatok nemcsak kívülről, hanem belülről is tisztábbak.

Az üzemfőnökség *tavaly 1 millió 183 ezer tonna árut indított útnak*, ezzel berakási tervüket 112,7 százalékra teljesítették. Az igazgatóság területéről először Kiskundorozsma állomásról szállítottak házgyári lakásokat vasúton Budapestre, Negyvenhárom irányvonattal mintegy 430 lakást küldtek a fővárosba. Árufuvarozási munkájukban mind nagyobb szerepet kaptak a korszerű fuvarozási módok: *az irányvonatos és a konténeres áruszállítás.* Tavaly, 1980-hoz viszonyítva, ezer konténerrel többet fuvaroztak el. E szállítási mód újabb fejlődés előtt áll, hiszen idén elkészült Szeged-Tisza pályaudvaron az új konténerpályaudvar.

Együttműködve a fuvaroztatókkal

Az áruszállítást segítette a szállítópartnerekkel kialakított állandó, élő kapcsolat. Több vállalattal együttműködési megállapodást kötöttek. *Eredményesen dolgoztak a MÁV—Volán komplexbrigádok.* Közösen igen sokat tettek a vasúti kocsik gyors kirakása, a kocsitartózkodási idők csökkentése érdekében. A szegedi körzetben kiemelten foglalkoztak az idegen kocsikkal: *egy-egy külföldi kocsi tartózkodását közel félórával csökkentették.* Ez az érték 6500 idegen kocsinál jelentős devizamegtakarítást is eredményezett. Az üzemfőnökség teljesítette a rá háruló kocsikiegyenlítési feladatokat, időben továbbította a kiegyenlítő szerelvényeket. A nemzetközi tranzitforgalomban Röszke állomáson 1981-ben 5808 kocsival többet kezeltek, mint egy évvel korábban — ezzel is mentesítették Kelebiát. S még egy érdekes adat: *Kiskundorozsma állomásra tavaly 553 irányvonat futott be*, legtöbbje a DÉLÉP házgyára részére hozott építőanyagot.

A vontatási elegytonnakilométer-tervet 104 százalékra teljesítették. Közel 45 tonnával nőtt a tehervonatok átlagos terhelése. A vontatójármű-javító részleg jó munkáját dicséri, hogy közel 50 százalékkal csökkentették a mozdonyok szolgálatképtelenségét, javult a gépek üzembiztonsága. A mozdonyjavítók többb főgépcsoportcserét végeztek, erre a munkára korábban a járműjavító üzemben került sor. *Közel 11 ezer teherkocsit javítottak meg*, makói telepüket kocsijavításra szervezték át.

Az eredmények érdekében mind Szegeden, mind az üzemfőnökség területén számos szervezési intézkedést hajtottak végre. Szegeden a rakodógép-karbantartó és mérlegjavító, valamint asztalos műhelyeket a vontatási tmk-műhelyhez csatolták. Ezzel az ott dolgozóknak jobb munkakörülményeket biztosítottak, s létszámot takarítottak meg. Ha szükséges, a rakodási részleg dolgozóit átirányítással a teherkocsimosó telepre küldik. Makó állomáson központi épülettisztító csoportot hoztak létre. Átszervezték a forgalmi tartalékos vezénylést, több kisebb állomáson pedig munkaköröket vontak össze.

Az említett szervezési intézkedések ellenére is — amint azt az üzemfőnök elmondta — *a frekventált munkakörökben létszámhiánnyal küszködnek.* Különösen Szegeden és Kiskundorozsmán kevés a kocsirendező. De a váltókezelő, a vonatkísérő, a kocsivizsgáló és vontatási utazó munkakörökben is elkelne több munkaerő.

A gazdasági eredmények alakulását nagyban segítették a szocialista brigádok. Az üzemfőnökség területén 57 brigádban 560-an tevékenykednek. A kollektívák tavaly nagy értékű társadalmi munkát végeztek. Így többek között a rokkantak támogatására és a munkáslakás-építési alap fejlesztésére 3300 munkaórát fordítottak. Szeged-Rókuson a brigádok kívülről felújították a felvételi épületet, a vontatásiak a kocsijavító röptető oldalburkolását, a teherkocsimosó melegvizes kazánjának átcserélését, a központi fűtés hálózat javítását, felújítását végezték el.

A kitüntetés kötelez

S ami nem lényegtelen, a szociális ellátottság, a dolgozók élet- és munkakörülményeinek javítása terén tavaly újabb eredményeket értek el.

A szegedi üzemfőnökség dolgozói tisztában vannak vele, hogy a kiváló címnek csak akkor tudnak megfelelni, ha a jövőben is hasonlóan végzik munkájukat. Feladat bőven akad. Hogy csak néhányat említsünk: *átállás a villamos vontatásra, rugalmas alkalmazkodás az utasforgalomhoz, a személyszállítás kulturáltságának további fokozása, a fuvarozásra felkínált áruk időbeni továbbítása, takarékoskodás az eszközökkel, az anyaggal és az energiával.*

Gellért József

Könyvkötő és szb-titkár

TAMÁSI ISTVÁNNÉ, A SZAKSZERVEZETI MUNKÁÉRT KITÜNTETETTJE

Kevesen tételeznék fel róla, hogy már 17 esztendős nagylánya van. Középtermetű, barna hajú asszony, ama — sajnos fogyóban levő — kevesek közül való, akik elkötelezetten hűségesek munkahelyük iránt. Csaknem negyedszázada, *1958-ban szegődött el a MÁV jegynyomdába betanított könyvkötőnek*, s e 24 év alatt meg sem fordult a gondolatai között, hogy másutt is dolgozhatna. Igaz, a családban hagyomány, hogy a vasút adja a kenyeret: a ma már nyugdíjas édesapja, *Kovács András* 45 esztendőn át dolgozott az Északi Járműjavítóban, géplakatosként, s ő szorgalmazta, hogy mindkét lánya a MÁV-nál helyezkedjen el. Így került *Tamás Istvánné* a jegynyomdához, Judit húga — *Domján Istvánné* — pedig a MÁV Kórházhoz, ahol is ápolónő a II-es sebészeten.

Huszonnégy éve egy helyen

— *Hálás vagyok a vasútnak* — mondja — *az elmúlt huszonnégy évért is, azért, hogy szakmát tanulhattam: 1975-ben szakvizsgáztam és lettem könyvkötő, meg azért is, hogy az otthonteremtésben a segítségemre volt. Férjemmel Rákoscsabán három szoba összkomfortos családi házat építünk, az év végére remélhetően elkészül, és 180 ezer forintos kamatmentes kölcsönt kaptunk a MÁV-tól.* Mindez közrejátszik ahhoz, hogy szeretek itt dolgozni, s minden érdekel, ami ebben a házban, a jegynyomda öreg épületében történik.

Természetes is, hogy minden érdekli: tőle is függ — ráadásul kétszeresen —, mi miként alakul. Szinte egyidejűleg, 1975-ben, nevezték ki a könyvkötő csoport vezetőjévé (34 ember munkáját, döntően nőkét irányítja), egy évvel azután, hogy kooptálták, majd 1975-ben meg is választották szb-titkárrá. Szakszervezeti tisztségviselőként már 145 ember ügyes-bajos dolgainak intézését vállalta.

— Mi okozza a legtöbb gondot e kis létszámú, ám nagy fontosságú főnökségen?

— Maga az épület. Eredetileg más célra épült, öreg és elavult. A növekvő feladatokhoz képest kicsiny is, zsúfoltan és szűken vagyunk. A nyomdaiparban fehér-fekete öltözőre volna szükség; itt, a Rudas László utcában nem is gondolunk arra, hogy valahol kialakíthatnánk. Hagyományos öltözőink vannak, s azokban is szorongunk. Tömören: *a szociális helyzetünk igen rossz, nem felel meg az előírt követelményeknek.* Más a helyzet a jövedelmeknél: ott a MÁV figyelembe veszi a nyomdaipari bérszintet. Másként persze nem is lehetne, hiszen ha mi kevesebbet fizetnénk, nem számíthatnánk utánpótlásra. Fiatalokra viszont szükség van, mert rendkívül nagy a munkaerőhiány, ráadásul a fluktuáció is nyomaszt. Évente legalább negyvenen cserélődnek, s bizony harminc-negyvennél aligha vagyunk többen, mi, törzsgárdatagok.

Feltehetőleg az sem vonzó, hogy a jegynyomdában nemigen lehet maradandót, szépet alkotni (márpedig a vérbeli nyomdász mindig büszke volt arra, ha kezemunkája nyomán érték teremtődött). *Forintban kifejezve nagy értékű persze az a sok millió jegy, amely itt készül* — bérmunkában a Volánnak is dolgoznak —, tán a ritkasággyűjtők még el is tesznek egyet-egyet, hogy majdan unokáiknak megmutassák... ám a milliós nagyságrend rengeteg munkát is kíván. Kivált így volt ez 1980-ban és 1981-ben, egészen az elmúlt év szilveszteréig — ekkor hajtották végre a jegycserét. Nem volt ritka, hogy mindenki annyi túlórát vállalhatott — külön munkaszerződés alapján —, amennyinek teljesítésére képesnek érezte magát.

Milliónyi jegy

Együtt járjuk a könyvkötészetet: *az asszonyok kemény munkát végeznek.* Egy-egy nő a dolgozók havi jegyéből műszakonként húszezret számol meg, s csomagol ötvenesével, vasúti emblémával ellátott celofánba. Nézem, amint egyikük százas ívet végigszámol: más jelzőt nehezen találok rá — *ördöngös technikával.* Másodpercek alatt, anélkül, hogy egyet is tévedne. (*Vajon ezt a — szakkifejezéssel élve — „teljes kikészítést" nem lehetne gépesíteni?* Annál is inkább, mert működnek a főnökségen nagy teljesítményű — kétségkívül: drágán vásárolt — berendezések.)

Az szb-titkár-csoportvezetőnő kellemesebb hírekkel is szolgálhat. Így például: *igen jó a kapcsolatuk a MÁV hivatalok és intézmények szakszervezeti bizottságával, s ennek hatására az utóbbi két évben nem volt példa arra, hogy valakinek a kisgyermekét ne helyezték volna el óvodába vagy bölcsődébe.* Ráadásul még a helyek között is válogatni lehet, hogy a lakóhelytől függően melyik a leginkább megfelelő. Az üdültetésnél sincs gond, s ha mindig mindenki igényét nem elégítik is ki, ugyancsak az utóbbi 2—3 évben viszonylag megfelelő a kínálat. A vasút méltányolja, hogy a nyomdaüzem nehéz fizikai munkát kíván, s a gyógyüdülőkbe is eljutnak az arra rászorulók.

Összeegyeztethető

... Lám, inkább a munkahelyről beszélgetünk, pedig látogatásunk célja személyre szóló. Tamás Istvánnét május 1-én a *Szakszervezeti munkáért* kitüntetés arany fokozatával jutalmazták meg (1976-ban az ezüst fokozatot érdemelte ki), szakmai munkájáért pedig *háromszor lett Kiváló dolgozó, 1980-ban vezérigazgatói dicséretben részesült*, s részt vehetett szovjetunióbeli jutalomutazáson is. Ám ő kívánja így, hogy inkább beszéljünk a munkájáról és a munkahelyéről — amely 9 esztendeje, megszakítás nélkül élenjáró főnökség —, mint a saját szerepéről.

Persze, ha e kitüntetéssorozatot felemlítjük, s hozzátesszük: 1958 óta szakszervezeti tag, 1968-tól bizalmi volt, s közben a KISZ-alapszervezet vezetőségébe is beválasztották — nyilvánvaló, hogy közmegelégedésre dolgozik.

— Hogyan egyeztethető össze a csoportvezetés és a szakszervezeti tisztség?

— *Miután csoportvezetőként is szót értek az emberekkel, s nem volt olyan vitás kérdés, amelyet ne tudtunk volna magunk között rendezni — legyen szó bérkérdésről vagy munkafegyelemről —, a két feladatkör nem ütközik. Hasonlóképp mindig közös nevezőre jutottam a főnökség vezetőivel is... az egészséges viták pedig soha nem ártanak.*

Földes Tamás

A könyvtáros varázsa

Szabó Ilonka amikor átvette a csomópont szakszervezeti könyvtárát, úgy érezte, mintha egy elavult gyümölcsöskertbe pottyant volna. Ott volt a rengeteg szellemi termék, a sokféle zamatos gyümölcs, de majdnem elérhetetlenül.

Előbb rendet kellett teremteni és olyan korszerű, új módszert kialakítani, amilyet a főiskolán tanult.

Hetek teltek el, mire odáig jutott, hogy az olvasókra is figyelhetett. Akkor egy kicsit elszomorodott, mert rájött, hogy az embereket nem lehet úgy rakosgatni, mint a könyveket. A kartonokon szereplő 174 olvasó közül két hónap alatt harminccal sem találkozott.

A leginkább az esett rosszul az új könyvtárosnak, hogy amikor személyesen végigjárta az irodákat, sokan csak mosolyogtak a lelkesedésén. Az egyik hölgy meg is jegyezte: neki otthon különb kis házi könyvtára van.

Ilonka azonban nem adta fel a reményt. Sokat töprengett, majd egy napon betoppant a szolgálatból hazafelé készülődő kocsirendezőkhöz. Elmondta, hogy milyen változásokat eszközölt a könyvtárban, s kérte őket, látogassák meg.

— Aztán sört tud-e adni nekünk? — ugratta a csinos kis könyvtárost az egyik idősebb kocsirendező, de Ilonkát nem érte váratlanul a kérdés:

— *Ha ez az ára látogatásuknak, hát az is lesz, csak jöjjenek.*

A kocsirendezők összemosolyogtak és kettőjük délután felkereste a könyvtárat. Ilonka szívélyesen kalauzolta őket, majd egy üveg sört tett az asztalra. Az emberek röstellkedve magyarázták, hogy csak viccelnek, de ha már itt vannak, nem mennek el üres kézzel.

Pár nap múlva újabb öt kocsirendező kereste fel a könyvtárat, s a vicces ember egy tábla csokoládét nyújtott át Ilonkának.

— *Ne értse félre* — mondta zavartan —, hiszen én már vén róka és házasember vagyok, de maga olyan aranyos teremtés...

Ilonka is zavarba jött, majd mondani akarta, hogy ha csakugyan aranyosnak tartják, a könyvtárral együtt, mondják, terjesszék ezt a kollégák közt.

De hát ezt nem kellett kérni, különösen, hogy az új könyvtáros hasonló módon ismerkedett a vonatkísérőkkel, pályamunkásokkal, sőt egy idő után megtört a jég az irodákban is.

— *Aranyos teremtés az új könyvtáros* — mondogatták az emberek, s egyszerre mindenki kíváncsi lett, hogy csakugyan így van-e.

Egyszer csak hivatta a szakszervezeti titkár:

— *Hallom, hogy büfét rendezett be a könyvtárban és sörrel traktálja az olvasóit.*

Szabó Ilonka sápadozott, de mielőtt magyarázatba kezdett volna, a titkár elnevette magát:

— *Ne ijedjen meg, hiszen maga remekül dolgozik. Javasolni fogom, hogy emeljék a fizetését. Különben milyen most az olvasottság?*

A könyvtáros megkönnyebbülten sóhajtott, majd sorolta:

— A beiratkozott kölcsönzők száma még nem érte el a régit, de mint tudja, az csak papíron volt. Egyébként lenne egy javaslatom.

— *Halljuk* — csillant a szeme a titkárnak.

— Van nekünk egy lomtárunk, azt kellene rendbe hozatni, s oda tenni a raktárat, a könyvraktárhelyiségből meg egy olvasótermet kialakítani.

— *Megpróbálok intézkedni, de nekem is lenne egy kérésem.*

— Tessék — mosolygott Ilonka.

— *Az ünnepi könyvhétre meg tudna-e szervezni egy író—olvasó találkozót?*

— Örömmel.

— De Moldovánál alább nemigen adják itt az embereket.

— *Megpróbálom, bár szerintem őt most százfelé hívják.* De ha nem sikerül, van már nekem annyi személyes ismerősöm a könyvkölcsönzők között, hogy bárki jön is a rendezvényre, nem fogunk szégyent vallani.

— Hát akkor további jó munkát és ha a sör beszerzése nehézségekbe ütközik — szorította meg melegen a kislány kezét a szakszervezeti titkár —, csak szóljon.

Szabó Ilonka sem maradt adós, mert megkérdezte:

— A titkár elvtársnak mi a kedvenc itala?

— *Jaj Ilonka* — nevetett a titkár —, ez ravasz kérdés. De ha arra gondol, hogy nekem is illene elmenni abba az átrendezett könyvtárba, hát majd szakítok időt.

Dávid József

Ácsi hétköznapok

A répakampány idején feszítettebb a szolgálat

A Komárom megyei nagyközség, Ács lakosainak számát tekintve, a múlt század elején a járásban a negyedik helyet foglalta el, ugyanakkor az ezernyolcszázas évek végére, már a vezető pozíciót mondhatta magáénak. Az ugrásszerű fejlődést *a hegyeshalmi vasútvonal megépülésének és a Patzenhofer cukorgyár megalapításának köszönheti.* A kettő ma is szoros kapcsolatban áll egymással.

Varga Sándor állomásfőnökben régi ismerősre találok. Sok évvel ezelőtt fékezőnek vették fel a vasútra. A segédtiszti tanfolyam és a gyakorlati idő után Füzitőre került. Felnőtt fejjel, a munka mellett érettségizett, majd elvégezte a tisztképzőt. Ezután végigjárta Komárom személy- és rendezőpályaudvarának minden zugát, végül tornyos rendelkező lett. 1980-ban Ácson megüresedett a főnöki poszt, több aspiráns közül Varga Sándort nevezték ki.

— Amikor Ácsra kerültem már javában tartott az AGRÁRIA-program, amelynek keretében a szomszédos fatelep 516 istálló teljes felszerelésének az elkészítését vállalta a Szovjetuniónak. *A mi feladatunk volt a nagy mennyiségű exportáru elszállítása. Helyben állítottuk össze a záhonyi vonatokat és bár a fő érdem nem a miénk, a vasútnak fontos szerepe volt abban, hogy az utolsó szerelvény is határidőre elhagyta az országot* —, mondotta, majd így folytatta:

— Mi ácsiak az állomás életét két részre bontjuk, a cukorrépa kampányra és kampányon kívüli időszakra. Ez persze nem azt jelenti, hogy a kampányon kívül nincs tennivalónk, a répaszezon azonban óhatatlanul nagyobb megterhelést jelent, mint egyébként. Szemléltetésképpen: *az elmúlt szezonban 163 364 tonna répa érkezett 4218 kocsiban. Ez a mennyiség nehéz feladatok elé állított bennünket, ám mikor jöttek a vonatok, nem értünk rá töprengeni. Szerencse, hogy az állomás és a gyár jó összhangban dolgozik, bármilyen problémát azonnal meg tudunk oldani.*

Bár a kampánynak rég vége, a nyugalom csak viszonylagos. A három legnagyobb fuvaroztatónak — a Bábolnai Mezőgazdasági Kombinátnak, a helyi Egyetértés TSz-nek és a cukorgyárnak — most is tucatjával érkeznek a vagonok. A közeljövőben a fatelepnek is várható kétezer kocsi rönkfa, aminek ellenértékeként ismét istállót kell szállítanunk. Ráadásul küszöbön az átépítés, hamarosan Ácson is felszerelik a legkorszerűbb biztosítóberendezést.

— *Legnagyobb gondunk a munkaerőhiány* — panaszkodik a főnök. — *37 helyett csak 25 embert tudok szolgálatba állítani, ha valaki megbetegszik, vagy szabadságot kér, nekem is be kell ugranom szolgálattevőnek.* Nem megy ritkaságszámba a huszonnégy órás szolgálat sem. Hárman az idén nyugdíjba mennek, pótlásuk nagy kérdőjel. Úgy tűnik hiába a magasabb fizetés, a fiatalok nem adják pénzért a hétvégeket.

A kollektívát dicséri, hogy a sok túlóra ellenére is marad idő társadalmi munkára. *Két asszony most éppen a várótermek ablakait tisztítja.* Ahol a feszített munkatempó mellett még ilyenekre is futja, ott az emberek hozzáállásáról csak a legnagyobb tisztelettel lehet beszélni . . .

Tóth Zoltán

Miskolci mozdonyvezetők a Ganz-MÁVAG-ban

A miskolci körzeti üzemfőnökség MHSZ-szervezete és a villamosmozdony-vezetők Edison szocialista brigádja május 25-én üzemlátogatással egybekötött tanulmányi kirándulást rendezett a Ganz-MÁVAG-ban. Az üzemlátogatás során megismerkedtek a mozdonygyártás technológiájával, a korszerű szerszámgépekkel. Az üzemlátogatás után a miskolciak tapasztalatcsere jellegű megbeszélést tartottak a Ganz egyik MHSZ-szervezetének tagjaival.

(sepsi)

AZ EMBER ÉS KÖRNYEZETE

Vigyázat, hulladékveszély!

Körséta a Keleti pályaudvar őrhelyein és a tárolóban

Nap mint nap tapasztaljuk: a vasút nem tartozik a legtisztább szolgáltató vállalatok közé. Ezrek panaszolják, a sajtóban szóvá teszik, hogy koszosak a vonatok, az ablakon nem lehet kilátni, a mosdóban, az illemhelyeken nincs víz, papír, szappan, törülköző. Egyszóval, a vasúti kocsik tisztasága, higiéniája általában kritikán aluli. A MÁV évek óta nem tud ellene tenni semmit. Pedig a hadüzenetet már régen szétkürtölték a szolgálati helyeken. „Mindent el kell követni a kulturált utaztatás érdekében!" Szinte egyetlen hivatalos jelentésből, beszédből sem marad ki a tisztaságért folyó harc hirdetése. Csak éppen az eredmény lehangoló.

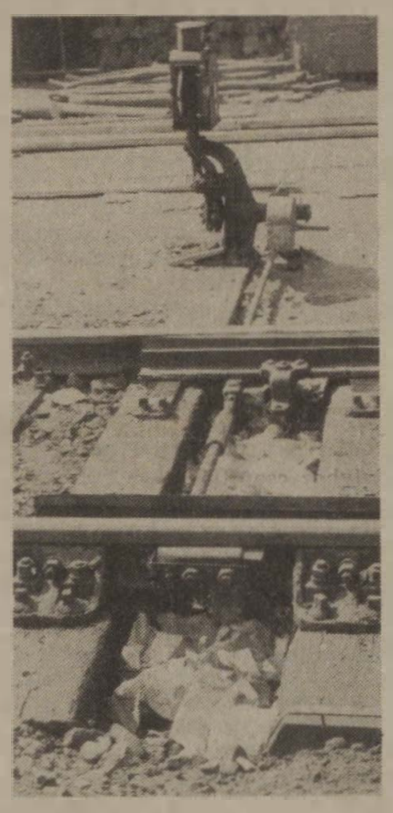
Csendélet a tárolóvágányokon. Amerre a szem ellát, mindenütt papír, szemét

Az emberiség ma már veszélyezteti a természeti környezetet, és ezzel önmagát is. *Szennyezi a tengereket, a levegőt, a földet.* Ezért tartanak többek között környezetvédelmi világnapot (június 6-án volt) és ezért alkotnak rendeleteket, szigorú törvényeket. Az egyik munkavédelmi jellegű kiállításon olvastam a következőket: „*Gondoskodni kell a munkahelyen keletkező (hulladék, szemét, szennyvíz stb.) kezeléséről, illetve eltávolításáról, valamint szükség szerinti ártalmatlanná tételéről oly módon, hogy egészségügyi ártalmakat ne okozzanak és a környezetet ne károsítsák.*" (47/1979. (XI. 30.) MT rendelet 25. § 2. bekezdés.)

Szeméthegyek a sínek között

Szolnokon egy vasúti tiszt kesergett azért, mert a vasúti töltésoldalakat a lakosság szemétlerakó-telepnek használja. A kisebb településekről oda hordják az ócskavasat és az egyéb éghetetlen hulladékot. Sok faluban ma sincs szemétgyűjtő hely, ezért a használhatatlan, fölösleges tárgyakat, szétszórják a falu szélén, vagy beöntik a patakokba.

A környezet védelmét a különböző országok sem tekintik egyformán szívügyüknek. Mert ugye vannak távoli patyolattiszta városok, árnyas parkokkal, csillámló szökőkutakkal, hangulatos utcákkal, és vannak szétdobált papírral szennyezett parkok, megrongált szökőkutak, sivár utcák. *Már közhely emlegetni nyugati expresszek, személyvonatok csillogását, külföldi pályaudvarok, állomások patikarendjét, szépségét.* Hát igen, mondhatnák sokan, nem vagyunk egyformák. A rendszeretetre is nevelni kell az embereket. *És ebben mindig a hivatalnak, a szolgáltató vállalatnak kell élen járni!* Mert a tiszta környezetben — például a metróban — ki gondolna arra, hogy a vágányok közé dobja az üres gyufásdobozt, vagy krétával firkálja össze a peronfalakat, vagy szétszaggassa a szerelvények üléseit. A tiszta környezet az emberek magatartását is megváltoztatja. Emlékszem, Moszkvában nem mertünk eldobni egy csikket az utcán, mert az ott nem szokás, feltűnő lett volna.



Hulladék a váltó talpfái között

Mindez a Keleti pályaudvar vágányai, őrhelyi között járva jutott eszembe. *Ábri Ferenc,* fiatal állomásfőnökkel szemléljük a szomorú tényeket. *Amerre a szem ellát, mindenütt papír, üvegcserép, kisebb-nagyobb szemétkupac.* A 6-os számú váltó talpfái között hungarocell- és papírzsák darabok díszelegnek. Még szerencse, hogy nincs nagy szél. A sok hulladéktól váltót sem lehetne állítani.

— A pályaudvar területén négy nyitott teherkocsit helyeztek el azzal a céllal, hogy a kocsitakarítók az összegyűjtött szemetet oda öntsék — magyarázza a főnök. — *A takarítók azonban nem gyalogolnak 200-300 métert, inkább kisöprik az ajtókon, a vágányok közé.*

Óvatosan — használt féktuskókat, tömlőket, sörösüvegeket kerülgetve — haladunk tovább. (Csak törött üveget látni, mert az épet a vasutasok összegyűjtik és becserélik a közértben.) Az öregkezelő vágányai között is hatalmas szemétkupac bűzölög. A harmincfokos melegben legyek döngik körül a kenyérdarabokat és konzervdobozokat.

— *Van itt annyi alapanyag, hogy egy szemétégető művet is lehetne vele folyamatosan üzemeltetni* — jegyzi meg *Ábri Ferenc.* — A Keletibe érkezik a nemzetközi vonatok nagy része. Huszonnégy óra alatt 249 személyvonat indul, illetve érkezik. Ezekben rengeteg a szemét. A vágányok közötti takarításnak nincs szervezett formája, mert oda 26 forint órabérért sem jelentkeznek emberek.

Kocsitisztítás — szerződéssel

— *A szocialista brigádok néha nagytakarítást végeznek a vágányok között, de egy-két nap múlva kezdhetnék elölről* — mondja *Pataki László* vezető váltókezelő, az újkezelő őrhelyen. — A forgalmi brigádok takarítanak a kezelővágányok között, a műszakiak pedig a mosóvágányoknál. Nem sokáig tart a rend, mert a hivatásos kocsitakarítók kisöprik az ajtókon a hulladékot. Ha rájuk szólunk még nekik áll feljebb . . .

Az itt dolgozó vasutasok véleménye szerint a vágányok közé kukákat, szeméttároló ládákat kellene rakni és naponta elszállítani az éjszakai tartalékkal. A Nyugati és a Déli tisztább, mert ott már megoldották a szemét elszállítását.

A mosóvágányok közötti talpfák már eliszaposodtak a szennyvíztől, nincs lefolyócsatorna. Sok helyütt hiányoznak az aknafedelek, szanaszét hevernek a féktuskók. *Éjszaka itt könnyű lábtörést szenvedni.* Felszállunk egy kitakarított szerelvényre. A fülkék és a folyosó felmosva, a hamutartók kiürítve. Az első osztályú kocsi ülései azonban porosak. Kisebb porfelhő keletkezik, amikor tenyeremmel rácsapok az egyikre. Ezt csak porszívógéppel lehetne takarítani. *Zsuzsander János* kocsivizsgáló-átvevővel a folyosón találkozunk.

— *Lehet, hogy ez a szerelvény már ismét koszos lesz, amikor indulnia kell* — mondja. — *Bejönnek ide sokan éjszaka aludni idegenek, vasutasok. Elszórják a csikket, összetapossák az üléseket. Hiába zárjuk le a szerelvényt, ma már minden gyereknek van szakaszkulcsa.*

A kocsitisztítók a műszaki kocsiszolgálat felügyelete alá tartoznak. *Zaránd György,* a főnökség vezetője gondterhelten sóhajt, amikor a takarításról faggatom.

— Nagy a létszámhiány. Kétszáznegyven helyett csak nyolcvan takarítónk van. 1981 januárja óta alkalmi dolgozókat is felvehetünk. Egy kocsi tisztításáért 250 forintot fizetünk. Akinek rutinja van kettőt-hármat is kitakaríthat egy nap. A kocsijavítók is vállalnak szabad időben mosást, takarítást. Nemrég szerződést kötöttünk a vontatási üzemegység brigádjaival is, hogy a felső tároló környékét tisztán tartsák.

— Mi várható a jövőben? Tisztábbak lesznek a szerelvények?

— Reméljük igen, hiszen több intézkedést is tettünk. *Jövőre elkészül az alsó tárolón a kocsimosó berendezés.* A létszámhiányon is változtatni szeretnénk. Régebben a Börzsöny Tsz-szel kötöttünk szerződést kocsitakarításra, de nem teljesítette kötelezettségét, ezért a szerződést felbontjuk. *Jelenleg 15 tsz aspirál a szerződésre.* Az igazgatóság most az árajánlatokat tanulmányozza. Megkezdtük — részben társadalmi munkában a víztöltő hálózat átszerelését, korszerűsítését is. Hidroforral növeljük a víz nyomását, és így egy kocsitartályt 17 perc helyett három perc alatt lehet feltölteni. A kezelővágányoknál is építünk vízvételező helyeket. Ezáltal lényegesen könnyebb lesz majd a kocsik feltöltése, tisztítása.

A Meridiánt „kifosztották"

Tizenkettő óra hét perckor a külső C-re betolják a Meridián expresszt. Tizennégyharminckor indul majd a csarnok IV-ről. Megnézzük, hogyan takarították ki, hiszen ma ezzel utazik külföldre a budapesti igazgató is. *Az üzemfőnökség vezetői erre felhívták a takarítók figyelmét.* Az igazgató a hálókocsiban utazik. Annak ablakai ragyognak a tisztaságtól. A többi ablak néhol szürkéllik a kosztól, a második kocsi fülkéi nincsenek kisöpörve, az ülésen cipőtalpnyomok. A víztartályokat feltöltötték, a mosdók tiszták, papír is van.

Egy óra múlva hallottam a vasutasoktól, hogy a Meridián szerelvényét — a betolástól számított 15 percen belül — az utasok „kifosztották", elvitték a W. C.-papírt, a szappant, s a papírtörölközőket . . . A hiányt még indulás előtt pótolták.

Kaszala Sándor

Kevés a kocsitisztító. Kétszáznegyven helyett csak nyolcvanan takarítják, mossák a szerelvényeket
(Laczkó Ildikó felvételei)

ARCOK EZÜSTKERETBEN

„Ilyen ember kell nekünk..."

Somogyi Mihály a szarvasi anyagvonatok ügyintézésével, a vágányzáridő maximális kihasználásának szervezésével bíztak meg. *A vasutat pályafenntartási munkával kezdtem, s hasonlóval fejezném be?* — tűnődtem akkor.

— Rövid pihenő után újra vasutas lehettem. Pályák, kocsik, percről percre történő időegyeztetés a szomszédos állomásokkal, az ügyintézés kézben tartásának öröme s hozzá a nomád élet . . . Hétfőtől-péntekig a nyílt vonalon, erdőközelben, lakókocsiban, a pécsi igazgatóság fővonalain. Romantikának szalonnasütés, szórakozásnak rádióhallgatás . . .

— A második öt évtől némileg módosult a feladat. *A dombóvári építési főnökség létszámába kerültem, s a pályák korszerűsítési munkáinál működtem közre.* Feladatom volt a bontó és fektető Platov-daruk összesorolása a bontó és fektető szerelvényekkel, a géplánc és más erőgépek besorolása, az érkezett Fads zúzottkővonatok és a hosszú sínnel rakott szerelvények kiállíttatása a nyílt vonalra, a mozgatáshoz szükséges vonóerő megrendelése, a különféle egységek vezető-kezelőinek írásbeli rendelkezés kézbesítése, az anyagvonatok fuvarrakományainak kezelése, elszámolása, az újrafeladás intézése. Szoros kapcsolat a menetirányítókkal, hogy az érkező anyagvonatok a vágányzárás megkezdése előtt már a helyszínen lehessenek, a sebességkorlátozások bevezetésének és megszűnésének bejelentése és ki tudná felsorolni, hogy még mi mindennel foglalkoztam? Olyan volt ez, mint a nagyzenekar a karmester előtt, csodálatos összhangnak és fegyelemnek kellett lenni ahhoz, hogy ez a zajos, erőteljes és rendkívül látványos műveletsorozat percnyi pontossággal gördüljön, hogy a munkának nemcsak a neheze érződjön, de szépsége is látszódjon — a fáradtság mellett örömet is adjon . . .

— Somogyi Mihály fiatalos, jókedvű, elégedett ember. Van ennek az életvitelnek titka, receptje?

— Olvastam annak idején, hogy a távfutó Nurminak is feltették ezt a kérdést. Ő ezt válaszolta: „*Eszem, iszom, alszom és dolgozom, mint más.*" Én talán csak annyit tennék hozzá: mértékkel.

Klencz Tiborné

ÚJÍTÓMOZGALOM

Jogvesztő határidők az újítási rendeletben

Az újításokról szóló és 1975. január 1-e óta hatályban levő 38/1974. (X. 30.) MT számú rendelet *az újítók kötelességei mellett meghatározza jogaikat is.* Az újítókat megillető néhány alapvető jog tekintetében azonban jogvesztő határidőket is megszab. Ugyancsak időkorlátot szab az újításokkal kapcsolatos anyagi jogi követelések tekintetében a *Polgári Törvénykönyv* 324. paragrafusa is.

Mivel a jogvesztő határidőkről szóló jogi szabályozásokat sok helyen tévesen értelmezik, nem érdektelen sorra venni azokat a jogi szabályozásokat, amelyek az újítók jogainak érvényesítésére jogvesztő határidőket szabnak meg.

A rendelet 4. paragrafusának (1) bekezdése például kimondja, hogy: *„A hasznosító vállalattal szemben újító jogokat — a 3. paragrafus (4) bekezdésében foglalt esetet kivéve — csak az érvényesíthet, aki legkésőbb a hasznosítás megkezdésétől számított hat hónapon belül a vállalathoz újítási javaslatot nyújtott be."*

Ez a rendelkezés az újítók érdekeit szolgálja. Sokszor előfordul ugyanis, hogy egy műszaki, illetőleg munka- vagy üzemszervezesi megoldást a vállalat — a vasútnál a szolgálati főnökség — termelésében, gazdálkodásában hasznosítani kezd, mielőtt azt annak kidolgozója, újítási javaslat formájában a vállalathoz nyújtotta volna.

Mikor fordulnak elő ilyen esetek?

1. A vállalatok új konstrukciók, új technológiák, új üzemszervezési megoldások kidolgozásával megbízott dolgozói sok esetben csak akkor ismerik fel, hogy a kitűzött feladatokat magasabb műszaki szinten oldották meg, mint amit tőlük elvártak, amikor a megoldás hasznosítása megkezdődött, s annak előnyös műszaki, gazdasági paraméterei már egyértelművé váltak.

Ilyen esetben joguk van — mivel az általuk kidolgozott megoldást jelentős alkotó teljesítménynek vélik — *a hasznosítás megkezdésétől számított hat hónapon belül újítói jogaikat érvényesíteni,* újítási javaslat előterjesztésével.

2. Különösen a fizikai dolgozók, szocialista brigádok — közvetlen felettes vezetőik engedélyével — sok esetben valósítanak meg, alkalmaznak előnyös és újításként elismerhető megoldásokat anélkül, hogy azt előzőleg papírra vetették, újítási javaslatba foglalták volna. Ha úgy látják, hogy elgondolásaik a gyakorlatban be is válnak, joguk van az általuk kidolgozott megoldással kapcsolatos újítói jogaikat, a hasznosítás megkezdésétől számított hat hónapon belül, újítási javaslat benyújtásával érvényesíteni.

3. Ugyancsak hat hónap időkedvezmény illeti meg azokat is, akik különböző (termelési, brigád) értekezleteken, tanácskozásokon a felvetett probléma megszüntetésére szóban ismertetik az általuk kidolgozott megoldásokat — ha azokat a vállalatnál megvalósítják, hasznosítják.

A jogszabály helyes értelmezése szerint egy műszaki, illetőleg munka- vagy üzemszervezési megoldás csak akkor ismerhető el újításnak, ha annak szerzője legkésőbb a megoldás hasznosításának megkezdésétől számított hat hónapon belül azt a vállalathoz, illetve a hasznosító szervhez, újítási javaslatba foglalva előterjeszti, s annak szerzőjeként magát megjelöli. *Természetesen a vállalat a megoldást csak akkor ismerheti el újításnak, szerzőjét újítónak, ha a javaslat megfelel a rendelet 2. paragrafus (1) bekezdésében foglalt feltételeknek.*

Dr. Gyóni Béla

FOKOZOTT BIZTONSÁGGAL

Munkavédelmi mozgókiállítás nyílt a Nyugati pályaudvaron

Vasúti munkavédelmi mozgókiállítás nyílt június 1-én a Nyugati pályaudvar postai vágányán a több mint tíz éve erre a célra átalakított két személykocsiban. A kiállítást, amelyen megjelent *Szemők Béla,* a vasutas-szakszervezet titkára is, *Mester Alajos* vezérigazgató-helyettes nyitotta meg. Bevezetőjében hangsúlyozta, hogy a kocsikban rendezett munkavédelmi jellegű kiállításokat a tíz esztendő alatt 300 ezer vasutas tekintette meg az országban.

A mostani, *„Fokozott biztonsággal"* címet viselő, dokumentum jellegű összeállítást néhány hét múlva a Dunántúl nagyobb csomópontjain is megtekinthetik majd a vasutasok.

A MÁV-nál az elmúlt évhez viszonyítva, sajnos, romlott a baleseti helyzet. *Összesen 779 azoknak a baleseteknek a száma, amelyek a vasút termelési tevékenységén kívül* — a munkáltató mulasztására vissza nem vezethető okok miatt — *következtek be.* Ez a bázishoz viszonyított 40 százalékos emelkedésből 30 százalékot tesz ki. A többi baleset a munkahelyen következett be.

A legtöbb baleset oka továbbra is a figyelmetlenség, az előírások megszegése, valamint a szakmai irányítás és ellenőrzés hiánya.

— 1982 első negyedévében tovább növekedett a munkába menet, vagy a munkából jövet bekövetkezett balesetek száma — folytatta a vezérigazgató-helyettes. — *Az idén már tizen haltak meg üzemi balesetben, tizenketten pedig csonkulásos sérülést szenvedtek.* Ezért is nélkülözhetetlen feladat a munkavédelmi agitáció és propaganda fejlesztése.

A vasút munkavédelmi szakemberei ebben a szellemben állították össze a kiállítás anyagát, amelynek tablói, megrázó felvételei megtörtént baleseteket dokumentálnak, és egyben felhívják a figyelmet a leggyakoribb veszélyhelyzetekre is. A rekonstruált balesetek mementóként szolgálhatnak valamennyi vasutas számára.

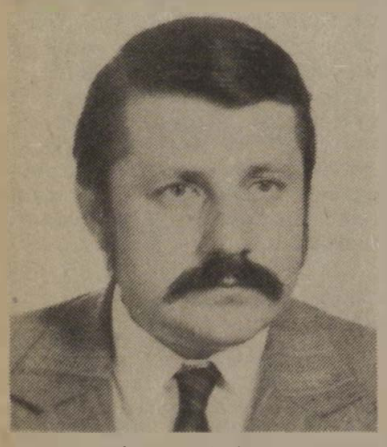
A kiállító szerelvényben helyet kaptak a védőfelszerelések és most először a MÁV nevelőotthonok tanulóinak díjnyertes — balesetvédelemmel összefüggő — rajzai is. A filmvetítő kocsiban tanulságos filmeket láthatnak az érdeklődők. *A vasút hárommillió forint értékű mozgó- és diafilmeket készíttetett.*

K. S.

Mester Alajos megnyitó beszédét mondja

Portrévázlat egy kiváló újítóról

Dr. Molnár Lajos, a debreceni vasútigazgatóság építési és pályafenntartási osztály vezetőhelyettese egyike volt azoknak, akik a vasutas újítókat képviselték az újítók és feltalálók V. országos tanácskozásán.



A vasúti szolgálatot mint technikus kezdte, majd 1967-ben a debreceni pályafenntartási főnökséghez került közvetlen azután, hogy MÁV ösztöndíjasaként befejezte tanulmányait a Műszaki Egyetem Építőmérnöki Karán. A vasút az első munkahelye. Első beosztása szakaszmérnök volt, s a Debrecen—Füzesabony közötti vonal gondjaival foglalkozott. Ebben az időszakban adta be első újítását.

1969 januárjában vezetőmérnökké nevezték ki a kisújszállási pályafenntartási főnökséghez, *ahol mint elbíráló is kapcsolatba került az újítómozgalommal.* Ebben az időben több üzem- és munkaszervezési, épületgépészeti újítást adott be, melyek közül a legjelentősebb a püspökladány—szolnoki fővonalhoz kapcsolódik.

— *A közlekedéspolitikai koncepcióban meghatározott feladat végrehajtása során ezen a vonalszakaszon is sor került a gazdaságtalan megállóhelyek, illetve vonalszakaszok megszüntetésére. Engem gondolkodásra késztetett a vasút által már nem hasznosítható zúzottkő ágyazat visszanyeréményi anyagként történő hasznosítása* — mondotta. — *Arra a gondolatra jutottam, hogy a környéken működő termelőszövetkezetek ezt a mezőgazdasági utak stabilizálásához, az alsó ágyazathoz jól hasznosíthatják. Az anyag így felhasználásra került. A vasút bevételhez, míg a szövetkezet olcsó — szállítási költségmentes — zúzott kőhöz jutottak.* Ezek eredményeként kaptam meg 1975-ben a „Kiváló Újító" kitüntetés bronz fokozatát.

Időközben azonban 1974 novemberében az a megtiszteltetés ért, hogy kineveztek az építési és pályafenntartási osztály vezetőhelyettesének — folytatta. — Családommal Debrecenbe költöztem. Az új beosztás nagyobb feladatokkal, nagyobb felelősséggel is járt. Elfoglaltságom nem tette lehetővé, hogy egyénileg újítsak, mivel a kidolgozásra nem jutott idő. Mérnök kollégámmal, *Nagy Bélával* közösen adtuk be újításunkat a Plasser kitérő-aláverő gép újszerű technológiájának kidolgozására. Erre azért volt szükség, mert az osztrák gép nagy hatékonyságú vágányirányítása nem volt megoldott.

A géphez a Jászkiséri Gépjavító Üzem készítette el azt a kiegészítő szerkezetet, mely hatékonyságát jelentősen fokozta. Ekkor kapta meg a Kiváló Újító kitüntetés ezüst fokozatát.

Legnagyobb volumenű újítása is kollektív munka eredménye volt. *Négyen dolgoztak ki egy olyan megoldást, melynek kalkulált megtakarítása 5 millió forint volt.* A Nyíregyháza—Szerencs közötti vonalkorszerűsítés során a Tiszahíd rekonstrukciójára is sor került, mely 70 napos, teljes kizárásos vágányzárral volt tervezve. Újításuk lényege az volt, hogy a technológia változtatásával biztosították a folyamatos vonatforgalom naponkénti lebonyolítását. A tehervonatok mindennap 18 órától csoportban közlekedhettek, míg a személyforgalom átszállással, autóbusszal került lebonyolításra. Ennek az újításnak az eredményeként a közelmúltban megkapta a Kiváló Újító kitüntetés arany fokozatát.

Dr. Molnár Lajos tevékenysége sokrétű. Tagja a Debreceni Akadémiai Bizottságnak. A vasúti-közlekedési albizottság titkára. Szakvonali munkájára, érdeklődésére a vasúti munka meghatározó jelleggel bír. Doktori disszertációját *„A fővonali vasúti pályák irányításának geodéziai problémái"* tárgyban készítette el, melyet 1980-ban eredményesen védett meg. A Közlekedéstudományi Egyesület arany jelvénnyel, míg a Magyar Honvédelmi Szövetség a Haza Szolgálatáért Érdemérem bronz fokozatával tüntette ki társadalmi munkájáért.

Dr. Rádi István

A megnyitó után a vendégek megtekintik a kiállítást (Laczkó Ildikó felvételei)

Kandó Kálmánra emlékeztek Miskolcon

Fél évszázada, 1932-ben gördült végig a Budapest—Hegyeshalom közötti fővonalon az első villamos mozdony vontatta szerelvény. Aki a pályát villamosította, aki a mozdonyt tervezte, akkor már nem élt.

Kandó Kálmánról, a vasútvillamosítás úttörőjéről van szó. Reá, munkásságára, a nagyvasúti villamos vontatás 50. évfordulójára emlékeztek a közelmúltban a *borsodi műszaki hetek* egyik rendezvényén, Miskolcon.

A MÁV Miskolci Igazgatóság oktatási főnöksége előtti Kandó-szobornál *Valaska László,* a Magyar Elektrotechnikai Egyesület miskolci csoportjának elnöke méltatta Kandó életművét, majd megkoszorúzták a szobrát.

Ezt követően a miskolci MTESZ-székházban előadások kezdődtek a villamos vontatásról. *Dr. Asztalos Péter,* a Ganz Villamossági Művek műszaki tanácsadója, Kandó Kálmánról, utána pedig *Kisteleki Mihály* mérnöktanácsos, a gépészeti és járműfenntartási szakosztály képviseletében a hazai nagyvasúti villamos vontatás jelenéről és jövőjéről szólt.

Az előadás után *Hernádi István* vasútigazgató megnyitotta azt a kiállítást, amely a villamos vontatás történetét mutatta be a Kandó-mozdonytól a V 63-as mozdonyig.

Debreceni kezdeményezés

Nyugdíjasklubok találkozója Tokajban

A debreceni vasutasok klubkönyvtárának nyugdíjasklubja ebben az évben ünnepelte megalakulásának ötéves jubileumát. Ebből az alkalomból egyhetes találkozót rendeztek azoknak a vasutasokluboknak a tagjaival, akikkel több éve kapcsolatban vannak.

A vendégeket, *a tapolcai Batsányi János, a szolnoki Rákóczi Ferenc,* valamint *a kisújszállási, a záhonyi és a debreceni* művelődési házak nyugdíjasklubjainak tagjait a debreceni igazgatóság ötvenszemélyes tokaji és a nyíregyházi pft főnökség 32 személyes nyíregyháza-sóstói üdülőiben helyezték el.

Az egyhetes gazdag program megnyitója *május 31-én volt Tokajban.* Utána kirándulások, múzeumlátogatások, zenés, szórakoztató találkozók követték egymást. Június 5-én egésznapos nyugdíjas-találkozót rendeztek, amelyen nemcsak a klubtagok, hanem a debreceni nyugdíjas-csoport aktivistái és Tokaj község nyugdíjasai is részt vettek. A találkozó a nyíregyházi művelődési ház vasutas fúvószenekarának hangversenyével kezdődött, majd szalonnasütéssel, zenés, táncos ismerkedéssel folytatódott a program.

A találkozó június 6-án, vasárnap ért véget.

Cikkünk nyomán

Szigorúbban ellenőrzik a ruhakiosztást

Lapunk május 3-i számában *„Jól van ez így?"* címmel glosszát közöltünk Selyp állomás dolgozóinak illetményruha-ellátásáról és a szakoktatásról. A cikkre *Miskolci Sándor,* a miskolci vasútigazgatóság helyettes vezetője válaszolt.

„A hatvan—salgótarjáni vonalon levő szolgálati helyek dolgozóinak a ruhautalványozók a helyszínre viszik az utalványokat. Minden állomáson havonta négy napot tölt az utalványozó, hogy valamennyi fordulószolgálatos vasutassal találkozhasson, és át tudja adni az utalványokat. *A ruhakiosztás Salgótarján állomáson van.* Azok a dolgozók, akik a négy nap alatt nem veszik át az utalványokat, nekik később valóban be kell utazniuk emiatt Hatvanba.

Az üzemfőnökség többi szolgálati helyének dolgozói Hatvanban vehetik át a ruhát. *A szertár értesíti az üzemfőnökség ruhaügyintézőit, hogy kik részére érkezett ruha. Az értesítés után lehet átvenni Hatvanban az utalványt, majd a ruhát.* Ha valaki értesítés nélkül utazik Hatvanba, nem biztos, hogy kiszolgálják, mert nincs megfelelő méretű ruha. A vasutasoknak általában évente két alkalommal kell a nyári és a téli ruhákért utazniuk. *A jövőben azonban szigorúbban ellenőrizzük a hatvani üzemfőnökség területén a ruhakiosztást* annak érdekében, hogy a hiányosságokat feltárjuk és megszüntessük.

A cikk másik részével, amely a szakoktatás jelenlegi gyakorlatát bírálja, nem értünk egyet, mert nem „ötletes újításról" van szó, hanem az oktatás és vizsgáztatás egységes rendszerének bevezetéséről, utasítás alapján. A korszerűbb, eredményesebb oktatás érdekében oktatási gócokat jelöltek ki. Ezeken a helyeken biztosították az oktatás tárgyi és személyi feltételei. A hatvani körzeti üzemfőnökség területén igazgatóságunk nem hoz létre újabb oktatási gócot, mert az már nem szolgálná a színvonalas képzést.

A kötelezően előírt oktatási idő csökkent. A dolgozóknak nem kell szabadnapon oktatásra menni. De ha ilyen mégis előfordul — az munkaidőnek számít. Ennek megfelelően *erre az időre munkabér, illetve túlóradíj jár, ha a havi munkaidőkeret meghaladja a munkaórák számát.*

A panaszos *Könczöl Lajos* főellenőr, állandó nappalos raktárnok Selyp állomáson. Munkaidőben jár gócponti oktatásra Kisterenye állomásra, amely a munkahelyétől 34 kilométerre van. Az oktatási időre munkabérben és napidíjban részesül."

Tűzoltócsapatok versenye

A dombóvári lovaspályán rendezték a városi és a bonyhádi járás vállalati és önkéntes tűzoltócsapatainak versenyét, amelyen a dombóvári körzeti üzemfőnökség vontatási üzemegységének és a MÁV Fatelítő Főnökség tűzoltócsapatai is részt vettek.

A látványos, nehéz versenyen a 47 csapat bebizonyította jó felkészültségét. A dombóvári versenyzők közül az üzemfőnökség csapata a harmadik, a fatelítő csapata pedig a nyolcadik lett.

Krajczár Antal

BÉKÉSCSABAI ÖREGDIÁKOK

Vizsgázik a hetedik osztály

Május 24-e, reggel 8 óra. A békéscsabai vasutas művelődési ház nagytermében, az általános iskola hetedik osztályos hallgatói számára rendhagyó órák kezdődnek. *Demeter Mihály* tanár, a délutáni vizsga előtti, utolsó lehetőséget használja fel arra, hogy tanácsokkal lássa el az öregdiákok tizenöt tagú kollektíváját. A szemekben nyugalom, az arcok mosolygósak. Különösen a tizenkét férfi néz magabiztosan a közeli jövő elé. A három nő tekintete néha megrebben, s magukban többször is felsóhajtanak: *csak már túl lennénk.*

Korán keltek

A tizenöt vizsgázóból ketten laknak Békéscsabán. A többiek, ezen a napon is, mint minden hétfőn, kora reggel keltek, hogy nyolc órára a művelődési házba érjenek. Néhányan most is, mint máskor, éjszakai szolgálatból érkeztek, s vannak, akik közvetlenül a vizsga után kezdik meg szolgálatukat. Egyikük, mielőtt hazulról elindult, leszedett hat zsák fóliasátorban termesztett uborkát és feleségének segített a 340 liba etetésének előkészületeiben. A vizsgadrukk felfrissíti annak az arcát is, aki távoli lakóhelyén hajnali fél négykor kelt, hogy el ne késsen.

Demeter Mihály, a békéscsabai 10. sz. Általános Iskola igazgatóhelyettese, sokéves pedagógiai tapasztalattal próbálja oldani a vizsga miatti feszültséget. Huszonöt éve oktat a művelődési intézményben. *Szívéhez nőttek a vasutasok.* Véleménye szerint a fegyelmezettség, felelősségérzet általános jellemzőjük, s ez megmutatkozik a kitartó tanulásban is. Példa erre a jelenlegi csoport: 1981 szeptemberében a békéscsabai művelődési házban — mint V—VI. osztályosok — tizenegyen kezdték meg tanulmányaikat és közülük senki sem hagyta abba. Ellenkezőleg. A hetedikben még négyen zárkóztak fel és valamennyien vizsgára is jelentkeztek. Igaz, voltak még ketten, akik próbálkoztak tanulás és fegyelem nélkül közéjük tartozni, őket azonban „eltanácsolták". A tizenöt ember szilárd elhatározása, hogy együtt kezdik el s fejezik be a nyolcadik osztályt is. Aztán *Somogyi Mihály*, a csoport bizalmija, *Oláh György, Balázs Ferencné, Borbíró Mihály, Flórián József, Kardos István és Horváth Imre* szakmai tanfolyamra készül.

Kedvező lehetőség

Demeter tanár úr szerint az oktatási eredményekben nagy szerepe van annak a kedvező lehetőségnek, amelyet a művelődési ház biztosít. A csendes, nyugodt, környezet, az otthonos légkör jó hatással van a tanulókra. Az igazgatóhelyettes külön elismerésre méltónak tartja azt a segítséget, amellyel *Dányi Pálné*, az intézmény igazgatója hozzájárul a pedagógus munkájához. A tanulók részére múzeumlátogatást, tanulmányi kirándulást szervez, ismeretterjesztő előadással, kisfilmvetítéssel, versolvasással és témavitatással dúsítja a „könnyebb" oktatási napokat. *A változatos programok jól illeszkednek a kötelező tananyaghoz, szórakoztató formában, hasznosan gazdagítják az ismereteket.*

A kialakított jó emberi kapcsolatok, kedvező lehetőségek fontos szerepet játszottak abban, hogy az V—VI. osztályként induló — immár vizsgázó — hetedik szilárdan összekovácsolódott. Olyannyira, hogy két fegyelembontó társukat ki is zárták maguk közül. Z. K.-nét különösen megróják. *Micsoda dolog az* — mondják —, *hogy hétfői napokon mindig igénybe vette az egésznapos munkaidő-kedvezményt, az előadásokon* — egy-két kivétellel — *mégsem vett részt. Tanulni nem akart, bizonyítvány meg kellene.* Csak néztek, amikor május 24-én, a vizsga napján megjelent. A kollektíva elégtétellel vette tudomásul, hogy ilyen esetben *a közös vizsgára lehetőség nincs, és a jogtalanul igénybe vett munkaidő-kedvezményért is felelősséggel tartozik.* Az oktatásokon való megjelenést egyébként, az eltelt hónapok alatt többen is figyelték. Érthető, hiszen az egésznapos kedvezményt, amelyet a munkahelyek gazdasági vezetői intenzív tanulásra biztosítottak, más célra nem szabad igénybe venni. Ezért a hiányzásokat — az oktatási felelősök mellett — a ház vezetője, s a bizalmi is rögtön számonkérte.

Mindenki ott volt

Délután a várakozás órái, percei véget érnek. Megjelenik a bizottság, a városi tanács művelődési osztályának, a dolgozók általános iskolájának a képviselője. A vizsgarend ismertetése után a legbátrabb hat ember a nagy teremben marad, és „lesz ami lesz" elszántsággal húz a földrajz tételekből. A többiek az előcsarnokban várakozva még egyszer összedugták fejüket a térképek felett. S miközben a vizsgabizottság előtt földrajz, matematika, biológia és magyar tantárgyakból a felelők sorban kifejtették ismereteiket, a művelődési ház igazgatónője megkönnyebbült, jóleső érzéssel felsóhajt: *mindenki van. S az eredmény: valamennyien sikeresen vizsgáztak.*

P. K.

Magyar—szovjet baráti találkozó

A béke és barátság hónap keretében magyar—szovjet baráti találkozóra került sor május 26-án a szombathelyi MÁV-igazgatóságon. Az MSZBT-tagcsoport negyven tagja ugyanennyi rosztovi turistát látott vendégül.

A baráti találkozón, amelyen részt vett *dr. Horváth Lajos* vasútigazgató és *Fehér István*, az igazgatóság pártbizottságának a titkára, *Kapronczai János* igazgatóhelyettes tartott rövid tájékoztatót. Elmondotta, hogy az igazgatóság milyen szerepet tölt be hazánk szállításában. Beszélt a vasutasok javuló szociális helyzetéről, a dolgozók lakástámogatásáról. Szó esett arról is, hogy a tavalyi eredmények alapján a legjobb teljesítményt nyújtották a nyugat-dunántúliak a MÁV-igazgatóságok közötti országos munkaversenyben.

Sziklai László, az igazgatóság MSZBT-tagcsoportjának ügyvezető elnöke vázolta a jelenlévőknek az 1972-ben alakult baráti csoport eddigi munkáját, eredményeit.

A Don-mellékiek színes albumot, kerámia vázát és egy bányászsisakot hagytak emlékbe Szombathelyen. A vasi megyeszékhely vasutasai a Vasi képek című színes albummal és virágokkal kedveskedtek a szovjet barátaiknak.

Sz. J. I.

NEMZETKÖZI ÉLET

Szakszervezetünk vendége volt az osztrák vasutas-szakszervezet elnöke

Koszorús Ferenc főtitkár tájékoztatja Fritz Prechtl elnököt (Skoda László felvétele)

Szakszervezetünk meghívására háromnapos látogatást tett hazánkban *Fritz Prechtl*, az osztrák vasutas-szakszervezet elnöke. Vendégünk felkereste hivatalában *Jakab Sándort*, a SZOT főtitkárhelyettesét, *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi minisztert és *Szűcs Zoltánt*, a MÁV vezérigazgatóját.

A vasutas-szakszervezetben rendezett fogadáson *Koszorus Ferenc* főtitkár tájékoztatta a vendéget a magyar vasutak jelenlegi helyzetéről és gondjairól, továbbá a vasutas-szakszervezet időszerű tennivalóiról. Értékelte a szakszervezeteink közötti kétoldalú kapcsolatokat, amelyek az eltelt közel két évtized alatt egészségesen fejlődtek. A kapcsolatok további elmélyítése érdekében felmerült a tanulmányi és ifjúsági delegációcserék megszervezése.

Fritz Prechtl elmondotta, hogy megítélésük szerint európai viszonylatban a vasutak elvesztették monopóliumukat, hiszen amíg közúton 6500 millió tonna árut szállítanak el, addig a vasúton csak 700 millió tonnát. Az európai tőkés kormányok a vasutakat sújtó energiaköltségeket nem közlekedéspolitikai intézkedéssel, hanem a vasutak tevékenységének korlátozásával kívánják megoldani. *„A vasutasokat nem lehet felelőssé tenni a hibás közlekedéspolitikáért"* — hangsúlyozta.

A tárgyalások befejeztével mindkét fél megerősítette, hogy a hasonló jellegű tanácskozások, a határ menti találkozók és a tervezett delegációcserék tovább erősítik a két szervezet közötti hagyományos barátságot, a kölcsönös megértést.

AZ OMFB SEGÍTSÉGÉVEL

Központi forgalomellenőrző berendezés létesül a miskolci vasútigazgatóságon

Csöndesen nyitunk be az ajtón. A MÁV Miskolci Igazgatóság székházának emeleti termét jókora, 3x5 méteres tabló uralja. Végighúzódik rajta a *Hatvantól Miskolcon át Mezőzomborig* terjedő fővonal vágányhálózatának, váltó- és biztosítóberendezésének kicsinyített rajza.

Apró, vörös fényű égők jelzik a vonatok helyét, útját és haladási irányát. Nagy a forgalom, hiszen ebben a pillanatban is ötven személy- és tehervonat halad a miskolci igazgatósághoz tartozó több száz kilométer hosszú hálózaton, s nagyjából ennyi szerelvény áll az állomásokon. Vörös és zöld fényű izzók jelzik az állomások közötti automatikus térközbiztosítók, sorompók működését.

Úgy látszik, hogy valami hiba van. Két állomás között megszakad a fények „mozgása". A tabló előtt ülő egyik szakaszirányító benyom egy gombot. A mikroprocesszorok a kódjel alapján kivetítik a szerelvény helyét és számát. Újabb gombnyomás, s a mozdonyvezető jelentkezik.

— *Mi történt vezér elvtárs?* — hangzik a kérdés. A mozdonyvezető jelenti, hogy meghibásodott a gép, segítséget kér. A szakaszirányító utasításokat ad, hogy az ilyen és ilyen számú vonatoknak a „helytelen" vágányon kell továbbhaladniuk. Most egy sorompó makacskodásait jelzik a fények. Újabb utasítások...

Képzeletben egy kicsit megelőztük az időt. Jelenleg az igazgatósági épületben a menetirányítók még „vakon", s legalább négy évtizedes technikával dolgoznak. Az információk a távbeszélő és a rádió adó-vevő berendezéseken lassan áramlanak befelé. Elég egy percnyi késés — ahogy mondják — és három-négy óra kell az összegubancolódott forgalom rendbehozásához. A fővonalon pedig egy-egy vonat késése 8-10 vonat indítását, menetidejét zavarja meg.

Bár a *„messze látó és vigyázó vasuti szem"* még nem működik, de a megvalósulás sínein van. *Gál Lajos*, az igazgatóság biztosítóberendezési és automatizálási osztályának vezetője így tájékoztat:

— Központi ellenőrző (KÖFE) berendezés még nem működik hazánkban. Az Országos Műszaki Fejlesztési Bizottság átfogó vizsgálat alapján úgy döntött, *hogy az elsőt Hatvan—Miskolc és Mezőzombor között kell kiépíteni.* Korántsem véletlen, hogy ránk esett az OMFB választása. Igazgatóságunkhoz tartozó vasútvonalainkon ugyanis nagyon sok árut szállítunk.

Az OMFB a berendezésre 60 millió forintot szán. A KÖFE rendszer megvalósításával kapcsolatos munkát már a múlt év elején megkezdték. A GANZ Villamossági Művek készíti a tablót. Az MMG Automatikai Művek pedig már legyártott két darab állomási csatlakozást, amelyet az idén a ludasi és a nagyúti állomáson szerelnek fel, építenek be. Ezt rákapcsolják a székházban elhelyezendő kísérleti táblára, és a tapasztalatok hasznosításával haladnak a rendszer kiépítésével tovább. A KÖFE-rendszer építését ebben a tervidőszakban befejezik, és a berendezést a forgalom szolgálatába állítják.

A következő lépcsőben *Felsőzsolca és Hidasnémeti határállomás között építik ki a központi forgalomirányítási rendszert.* Lényege, hogy Zsolca és a határ közötti állomáson nem lesz szükség forgalmi szolgálattevőkre. A vonatok közlekedését távműködtetéssel, az igazgatóság épületéből irányítják. A nagy tabló készítésénél ezt is figyelembe vették.

Ezek a berendezések lehetővé teszik a vasúti közlekedés gyorsítását, a biztonság növelését, a borsodi nagyüzemek, kombinátok jó kiszolgálását, s egyben a lakosság igényeinek — nevezetesen az utaztatás — kulturáltabban, gyorsabban való kielégítését.

Csorba Barnabás

Utazgatunk? Utazgatunk?

— Szerinted miben váltsam ki?

— Mit?

— Hát a háromévenként esedékes turistaellátmányomat. Mert nézd: a dollár a múlt keddtől a mostaniig 0,61 százalékkal gyengült, a nyugatnémet márka viszont 1,13 százalékkal erősödött, a svájci frank semmit nem változott, a svéd korona pedig csupán 0,59 százalékkal lett drágább...

— Hová utazol?

— Csak ide, Bécsbe.

— Akkor válts ki az IBUSZ-nál osztrák schillinget!

— Ohohó, nem úgy van ám. Mert Ausztriában egy osztrák schilling 2,67 belga frank, a frank viszont 29,45 olasz líra, és ha ügyesen váltok át itt meg ott, hidd el, még két hamburger árát is kigazdálkodhatom...

Péter homlokán a gondredők oly mélyek, mint sivatagi vihar után a Szahara homokja; látszik rajta, hogy érti az idők szavát, tanulja a korszerű gazdálkodás mikéntjét, keddről keddre átlapozza a napilapokat, s tanulmányozza a heti szaklapokat. Elhatározta, hogy öreg Ladájának orrát a sógorok felé fordítja, ahol köztudottan még a csapvizet sem mérik ingyen, s méricskéli a lehetőségeket. Igaz, a hajdani tőzsdepalota Pesten már jó ideje a televíziósok otthona, de éppen a tévések jóvoltából — a lélekemelő és tanulságos krimikből — tudjuk, hogy amatájon vigyázni kell ám, mert könnyen elveszejtheti az emberfia a pénzét a játékkaszinókban, ha rossz érzékkel tesz valamelyik színre, vagy számra.

Kenyerescimborám nem készül ugyan kaszinóba, de a campingek címlistáját már behatóan áttanulmányozta. Megvan az útvonal is — mutatja: csodálkozz, koma, mily' precíz! —, megszáll hegyek alján és vizek mentén: ért ám ő ahhoz, hogyan kell beosztani a kemény valutát. Itthon már a konzerveket is megvásárolta — ha minden jól megy, két és fél hetet is eltölthet a kéklő hegyek országában.

Zsiga tapasztalt vasutas: neki már gyakorlott módszere van, hogyan lehet bebarangolni kis pénzből fél Európát. A hetvenes években az egyik felét járta, most a másik fele következik. Nappal várost néz, éjjel utazik. Vonaton, fekvőhelyes kocsiban. Elindul a Wiener-Walzerrel, folytatja az Orient-expresszel, s ki tudná felsorolni, milyen fő- és szárnyvonalakon kanyarog erre-arra. Aludt ő már vonat tetején is — igaz, több mint három és fél évtizede —, elve: a finnyás maradjon otthon. Ő megy.

Kétszeresen is hódolhat kedvtelésének Benjámin — leleménye figyelmet érdemel. Előbb Budapesten belépett egy „ki-mit-gyűjt" klubba, a házi-, meg vadállatokat ábrázoló nyomtatványokra specializálta magát. E nyomtatványok nem képeznek nemzeti értéket — jelesül nem kell kiviteli engedély ahhoz, hogy átlépjék a honi határt —, s majd' minden országban akad tíz-húsz hasonló szenvedélynek hódoló gyűjtőtárs, akivel érdemes állandó levelezőkapcsolatban állni. Ha e tíz-húszból csupán kettő hajlandó arra, hogy néhány éjszakára befogadja őt — a nappalok egy részében pedig az állatok fotóit-rajzait nézegessék és cserélgessék —, már nem volt hiábavaló a gyűjtés.

Rezső annak idején mélységesen elítélte azokat a hajdani diáktársait, akik hátat fordítottak hazájuknak, s magyar iskolában szerzett tudással a tarsolyukban próbáltak másutt gyökeret ereszteni. Ő ugyan másfél évtizeden át „gyökértelen"-nek mondotta a tovatűnt legényeket, de amikor hivatalosan is mind több fórumon „távolba szakadt hazánkfiai"-nak nevezték őket, roszszallását fenntartva ugyan, megenyhült irányukban. Olyannyira, hogy válaszolt a másfél évtizeddel korábban megválaszolatlan levelekre, s a külhoni postások jóvoltából néhány egykori jópajtás mai címe kiderült. Rezső hát sorra látogatja őket: elfogadja vendégágyukat, meg vacsorameghívásaikat, és cserébe hittérítői szerepre vállalkozik. Két fogás között, vacsora közben elmondja, hogy miért neheztelt rájuk annak idején, s mily' nemes gesztus tőle, hogy ennek ellenére elfogadta kedves meghívásukat. Vacsora után előkerül a magyar — vagy külhonban készített magyarosch — barackpálinka, s gyönyörű magyarnótákat énekelnek kivilágos kivirradtig, a békés egymás mellett élés elvének szellemében.

A kényelmes Simon nem ügyeskedik: ő utazási irodánál fizette be forintjait. Körutazáson vesz részt. Nincs gondja szállásra, ellátásra. S mi mindent lát! Mindenekelőtt az autóbusz belsejét, meg az előtte ülő utastárs fülét. Azt mondja a prospektus: megállás itt, meg itt, rövid séta a városban, a nevezetességek megtekintése (kívülről!), aztán utazás tovább. A következő megállás — ott, meg ott — 450 kilométernyire van. Szállás szerény szállodában, vacsora után szabad program — továbbutazás, amoda meg amoda, kora hajnalban. Ám a valódi magyar barackpálinka a buszban körbejár (amíg az üveg ki nem fogy).

... A krónikás most elnézést kér a nyájas olvasótól: néhány hétig nem jelentkezik soraival. Eltalálták: utazni készül. Jegyét a HÉV-re már meg is vette: két hetet tölt el június végén az egzotikus Duna partján, Ráckevén. A horgászfelszerelését kemény forintért ugyancsak megvásárolta, a horogra való gilisztát a földből kívánja kiásni. Külhonban barangoló barátai egészségére húzza majd meg időről időre a barackpálinkával teli butykost. S ígéri: útiélményeiről, vadregényes kalandjairól beszámol mindazoknak, akik arra igényt tartanak. Bízik benne: még egy izgalmas fotót is mutathat — hatalmas hallal a kezében.

F. T.

Szocialista brigádok lövészversenye

A Vasúti Főosztály *Baross Gábor* MHSZ szocialista brigádja a közelmúltban lövészversenyre hívta meg a ház brigádjait. A meghívást tizenhét kollektíva és több KISZ-fiatal fogadta el, és így 110-en álltak rajthoz.

A győztes az Ú. G. H. *Baross Gábor* brigádja lett 262 ponttal. Második a *Szinkron* (231), harmadik pedig a *Kandó* brigád lett 205 ponttal. Mindkét brigád az 1. szakosztályon dolgozik.

Kulcsos turistaház a Börzsönyben

A *Vasútépítő Törekvés Sportkör* a MÁV Budapesti Építési Főnökség segítségével *Magyarkút—Verőcemaroson* nemrég üzembe helyezte a kulcsos turistaházát. A létesítmény a téli hónapokban 10-14, a nyári hónapokban 20-24 személy részére biztosít szálláslehetőséget. Ezen felül 30 fő részére van lehetőség sátorozásra.

A létesítmény villanyvilágítással, folyóvízzel, korszerű fűtéssel és gázpalackos ételmelegítési lehetőséggel áll az igénybe venni szándékozók rendelkezésére. A rendkívül előnyös megközelíthetősége miatt egynapos közelségbe hozza az észak-börzsönyi túravonalakat.

A turistaház minimális ellenszolgáltatás fejében áll a szakosztály tagjai, a bázisszerv szocialista brigádjai, valamint a vasutas természetbarát szakosztályok túracsoportjai rendelkezésére.

Hetvennégy klub 940 versenyzője rajtolt

Tájfutó Vasutas Kupa a somogyi dombok között

Nem kedvezett az időjárás *a 33. Nemzetközi Vasutas Kupa* és *Csik Judit* tájfutóversenynek, melyet a Törekvés SE a vasutas-szakszervezet megbízásából és támogatásával rendezett a somogyi dombvidéken. A külföldi és vidéki versenyzők a balatonboglári vasutas üdülőben gyülekeztek, hogy másnap, szombaton a somogybabodi terepen 26 korcsoportban, illetve verseny kategóriában mérjék össze erejüket a 10 éves kislányoktól az 50 év feletti senior férfiakig. Az esős idő ellenére *940 induló állt rajthoz* és a 74 klub versenyzői igen kemény küzdelmet vívtak egymással. Külföldiek ez alkalommal Csehszlovákiából, az NDK-ból és Svájcból érkeztek.

A verseny speciális tájfutó térképét *Laczkó Tamás* vezetésével helyesbítették a Törekvés versenybírái, és tűzték ki a versenypályákat, míg a verseny szervezése *dr. Vízkelety László* szakosztályvezető irányításával folyt.

A vasutas klubok közül az egyéni versenyben legeredményesebb a Szombathelyi Haladás volt, mert N 15 B-ben *Juhász* és F 19 A-ban *Tóth* révén két aranyérmet, *Rátkai* (F 12 C) révén egy ezüstöt és *Nyúl*, (F 21 C), valamint *Tóth* (F 17 B) eredményével 2 bronzérmet nyertek. A PVSK-nak 1-1 arany-, ezüst- és bronzérem jutott (F 15 B-ben *Kovács I* és *Kovács II*, F 15 C-ben *Szakmáry*). A Szentesi Vasutas versenyzői közül *Öze* N 13 C, *Keller* és *Tálas* N 17 C-ben I., II. és III. helyen végeztek. A Szegedi Vasutas *Égető* (N 19 C) és *Csamangó* (F 50) révén első és harmadik helyet szerzett, míg a Szolnoki MÁV MTE-ből *Gudlin* az F 21 C-ben aranyat vitt haza. A svájci *Wassmer* nyerte az F 43-as kategóriát, *Zdrahal*, a Lokomotiv Olomouc versenyzője pedig az F 50-ben lett első.

Az érmeket és a tiszteletdíjakat a verseny védnökei, a vasutas-szakszervezet, a BTSH és a klub képviselői adták át ünnepélyes keretek között a győzteseknek.

Szemők Béla, a központi vezetőség titkára átadja a vasutas-szakszervezet díját

Vasárnap az esőtől felázott terepen 9 kategóriában így is 150 váltócsapat első futói vágtak neki a terepnek és küzdötték végig a 7-10 ellenőrzőponttal kialakított váltópályákat. Ezen a napon a vasutas csapatok közül *a PVSK volt a legeredményesebb*, mert az F 15 B korcsoportban győzött, míg az F 17 B-ben bronzérmes lett. Az újoncokkal induló F 13-as *Törekvés váltó* szintén bronzérmet nyert, míg a versenyen kívül induló svájci vegyesváltó a senioroknál első lett.

Először léptek közönség elé

Ezüstérmes a Szolnoki MÁV—MTE serdülő II. osztályú leány tornacsapata

A Szolnoki MÁV—MTE három évvel ezelőtt hozzálátott a torna szervezéséhez. Az idén az egyesület tornászpalántái már serdülő II. osztályú megyei bajnokságon léptek a közönség elé. Már ezen a bemutatkozáson is ígéretes szárnybontogatásoknak lehettek a nézők tanúi. A MÁV—MTE fiatal tornászai ugyanis, akik közül a legidősebb is mindössze 9 éves, ott lehettek Békéscsabán a területi serdülő II. osztályú csapatbajnokságon.

Szeged, Cegléd, Békéscsaba I. és II., valamint a *Szolnoki MÁV—MTE* fiataljai lóugrásban, felemáskorláton, gerendán és talajon mérték össze tudásukat. A MÁV—MTE színek képviselői ezúttal sem vallottak szégyent. Ha akadtak is még az egyes gyakorlatokban hiányosságok, összességében az elért eredmény, az aránylag elég magas pontszámok mindenképpen dicséretesek. A hattagú serdülő leánycsapat a területi II. osztályú bajnokságon *8,50 átlagpontszámmal ezüstérmes helyen végzett, és ezzel jogot szerzett az októberben Budapesten sorra kerülő országos döntőn való részvételre.*

FILMEN A MATUSKA-TÖRTÉNET

Viadukt-jelenet Biatorbágyon

A híres-hírhedt biatorbágyi vasúti viadukt körül talán 1931. szeptember 13. óta nem gyűlt össze egyszerre annyi kíváncsiskodó ember, mint június 2-án az esti órákban. Ez érthető, hiszen az elsőként jelzett dátum előtt való este történt az a világra szóló vasúti baleset, amelyet *Matuska Szilveszter* idézett elő a viadukt sínjének felrobbantásával. Az eredmény közismert: a Budapest felől Bécsbe tartó nemzetközi expressz a 26 méteres mélybe zuhant...

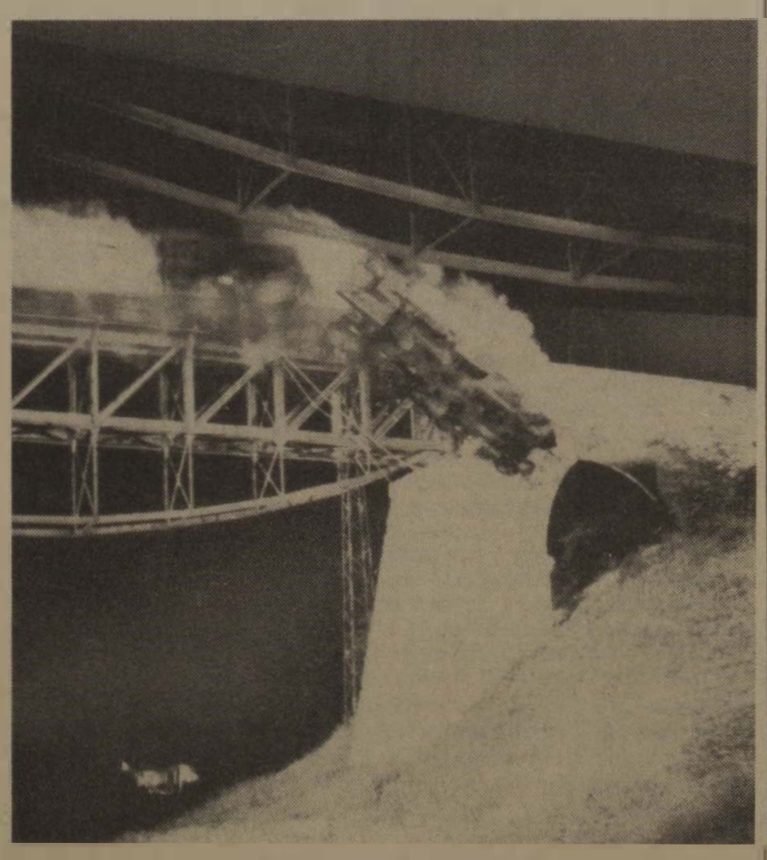
A csaknem ötvenegy évvel ezelőtt történt tragédiáról *Viadukt* címmel forgatnak most filmet, magyar, amerikai, NSZK közös vállalkozásban. A készülő alkotásnak ez volt a legszenzációsabb jelenete, amikor június 2-án, 21 óra 29 perckor a szóban forgó hídról „lehúztak" egy kiselejtezett 324-es sorozatú mozdonyt két kocsival. *A filmen ez a mozzanat idézi fel a tragédiát.*

A jelenet előkészítésén filmgyári, vasutas és Volán szakemberek egész serege dolgozott hónapokon át. A Hámán Kató vontatási üzemegységtől származó, selejtezésre váró mozdonyt az ott dolgozók tették „szereplőképessé", a Volán 22-es Vállalat trélelen szállította a helyszínre, a tatabányai villamosvonal felügyelőség biatorbágyi kirendeltsége vasutasainak pedig át kellett helyezniük a viadukton átmenő 25 ezer voltos tápvezetőket. Segédkeztek a viadukt alatt folyó patak megduzzasztásán. Ezenkívül speciális tanácsokkal látták el a filmgyári szakembereket.

Egy időben tíz kamera „figyelt" a kijelölt helyszínre. Noha csak megrendezett játékról volt szó, mégis drámai pillanatoknak érezte az ember, amikor a szerelvény egy traktorral vontatva megindult a viadukton. A sínpárt (Pest felé menet) a jobb oldalon hajlították ki. A gőzmozdonyt természetesen nem fűtötték be; a füstöt, a gőzt, úgynevezett pirotechnikával imitálták nagyon is élethűen. Amikor a komótosan gördülő szerelvény eleje a kis ívhez ért, egy félelmetes robbanás rázta meg a levegőt. A gép orra előrebukott és még száz méterekkel távolabb is megremegett a föld, amikor talajt ért. Utána a kocsik recsegve-ropogva hulltak egymásra.

Az jelenet ezzel nem fejeződött be. A roncsokat harmadnap daruval — az eredeti fénykép szerint — a helyükre rakták és megkezdték a halottak, sebesültek elszállítását, akik ez esetben csak statisztáik, illetve bábuk voltak.

(séra)



Mélybe zuhan a mozdony
(Fotó: Bozsán Endre)

Munkáshangverseny Debrecenben

Debrecenben, a Kölcsey Ferenc Művelődési Központ színháztermében május 31-én került sor *a XVIII. építőmunkás-, vasutasmunkás-hangversenyre.* A rendező szervek köszöntötték a MÁV Filharmonikus Zenekart, abból az alkalomból, hogy 1952 óta, harminc éve, mint főhivatású zenekar segíti elő vidéken a szocialista zenekultúra fejlesztését. A zenekar műsorán, az első lemezükön szereplő művek mellett népszerű operaáriákat hallhatott a zeneszerető közönség, *Hegyes Gabriella, Mohos Nagy Éva* és *Bárány Pál László*, a Csokonai Színház művészei, valamint *Horváth József*, a Magyar Állami Operaház magánénekese előadásában.

A nagy sikerű hangverseny szünetében *Szabó László* karnagy dedikálta a zenekar első lemezét, melyet sokan a helyszínen vásároltak meg.

Társadalmi munka az idős emberekért

Az öregek éve alkalmával, a celldömölki körzeti üzemfőnökségnél április elején kezdődött akciókban, a dolgozók a munkahelyükön, az állomások utasok által látogatott részén, valamint a vasút személy- és teherszállítással kapcsolatos feladatainál végeztek munkát.

A társadalmi munkákból jelentős részt vállaltak a celldömölki körzeti üzemfőnökség vontatási üzemegységének a dolgozói. Április 17-i kommunista műszakukon kilencvenen dolgoztak a mozdony-, illetve a kocsijavítóban.

Néhány kisebb csoportban, megállóhelyeken — a társadalmi munkalehetőség hiányában — önkéntes alapon, pénzösszeggel támogatták az akciót a vasutasok. *Május végéig 100 ezer forint gyűlt össze az idős emberek megsegítésére.*

Sz. Jakab

Vasutasmajális

A székesfehérvári MÁV Járműjavító Üzem szakszervezeti és közművelődési bizottsága összefogva a fehérvári MÁV csomópont szakszervezeti alapszerveivel, *május 29-én rendezte meg a hagyományos vasutasmajálist.*

A rendezvény elérte célját, mert több mint másfél száz dolgozó töltötte szombatját baráti, családias hangulatban a járműjavító üzem és a *MÁV Előre Sportkör* kezelésében levő balinkai turistaházban.

HÍREK

— **Szovjet vasutasok a Keletiben.** A Keleti Pályaudvar és a Moszkvai Kijevszkij pályaudvar vasutasai 1975-ben kötöttek együttműködési szerződést. Azóta minden esztendőben értékelik közös munkájukat és kölcsönösen látogatják egymást. Május 31-én hattagú delegáció érkezett a Keletibe. A vendégeket az állomás politikai és gazdasági vezetői fogadták. A június 4-ig hazánkban tartózkodott szovjet vasutasok szocialista brigádokkal találkoztak és megtekintettek több szolgálati helyet is.

— **Századik születésnap.** Takács Ferenc nyugdíjas pályaőrt, születésének 100. évfordulóján ünnepség keretében köszöntötte lepsényi lakásán a vasutas-szakszervezet nyugdíjas szervezője, Halmay Árpád, a pécsi területi szakszervezeti bizottság titkára, valamint a nagykanizsai üzemfőnökség gazdasági és társadalmi vezetői.

— **Filmvetítés.** A májusi békehónap alkalmából a szombathelyi Sváris Mozi filmvetítéseket rendezett a vállalatok és üzemek részére. A vasútigazgatóság dolgozói május 27-én a Nünberg 1946 című dokumentumfilmet tekintették meg.

— **Szabadtéri mozi.** A miskolci vasutasok Vörösmarty Művelődési Házának vezetői újabb szolgáltatással kedveztek a szórakozni, művelődni vágyóknak. Május 24-től, hétfői napokon este — szabadtéri mozielőadások keretében — nagy sikerű filmeket mutatnak be. A nyugdíjasok és a klubtagok kedvezményt kapnak. Az előadás szünetében tombolát sorsolnak.

— **Értesítés.** Huszonöt éves érettségi találkozót rendeznek az 1956/57-es tanévben végzett, vasútgépészeti technikum levelező tagozatú hallgatói részére. A találkozót július 2-án, 17 órakor rendezik a Nyugati pályaudvar utasellátó éttermében.

— **Munkaértekezlet.** A vasutas-szakszervezet Országos Művelődési Központja munkaértekezletet rendezett a vasutas művelődési intézmények igazgatói részére. A jelenlevők megvitatták többek között a közművelődés tervezésének gyakorlati kérdéseit, a hatékonyabb propaganda és információ feltételeit. A vitában felszólalt Szemők Béla, a vasutas-szakszervezet titkára is.

— **Kiállítás.** A hatvani Ady Endre városi könyvtár, a művelődési központ és a II. számú általános iskola — az ünnepi könyvhét alkalmából — kiállítást rendezett a hatvani vasútállomáson. Gy. Kamarás Katalin kerámiáit és az iskola válogatott rajzait mutatták be az érdeklődőknek. A kiállítást több szocialista brigád is megtekintette.

— **Nyugdíjas-találkozó.** A hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottsága nyugdíjas találkozót rendezett június 4-én Pásztón a tavaly nyugalomba vonult dolgozók részére. A nyugdíjasok megtekintették a Mátra nevezetességeit is.

— **Gyermeknapi ajándék.** Mátészalka állomás Kölcsey Ferenc szocialista brigádja a nemzetközi gyermeknap alkalmából a gyermekeik részére kirándulást szervezett Budapestre. A több mint húsztagú csoport járt a Vidámparkban, a Fővárosi Nagycirkuszban és utazott az Úttörővasúton is.

— **Kiállítás.** A győri vasútállomás diákvárótermében kiállítást rendezett a hegyeshalmi Kandó Kálmán Művelődési Ház kézimunkaszakköre. Az érdekes bemutatót több százan tekintették meg.

Lakáscsere

Elcserélném egy szoba komfortos, 35 négyzetméteres, gázfűtéses, fél emeleti, budai MÁV-bérlakásomat vasutas dolgozóval tanácsi vagy saját tulajdonú lakásra, házra, lehet Pest környéki is. Érdeklődni lehet: 8—20 óra között a 363-260 telefonszámon.

Elcserélném egy szoba, két félszobás, összkomfortos, erkélyes MÁV-bérlakásomat kétszobás tanácsi bérlakásra, lehetőleg régi típusúra. Érdeklődni lehet: reggel 8 és 9 óra között a 428-545-ös telefonszámon.

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvar mellett levő, 89 négyzetméteres, két szoba összkomfortos, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat 2 összkomfortos egyszobás lakásra Budapest területén. Levélcím: Budapest VIII., Kerepesi út 1. Pásztorné.

Elcserélném két szoba komfortos, III. emeleti, utcai MÁV-bérlakásomat egy szoba komfortos tanácsi lakásra Budapest területén. Levélcím: Szörényi Béláné, Budapest VI., Lehel u. III. 13.

Elcserélném Bp. I. ker. három szoba, hall, személyzetis, 128 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat két tanácsi lakásra Budapest területén. Egyik 1 szoba, a másik másfél szoba komfortos legyen. Érdeklődni egész nap a 368-173-as telefonszámon.

Elcserélném budapesti két szoba komfortos, 80 négyzetméteres, földszinti, napos, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat 60 négyzetméteres tanácsira vagy öröklakásra. Érdeklődni lehet telefonon: 341-023.

Elcserélném 67 négyzetméteres, luxuskivitelű MÁV-bérlakásomat Budapesten kisebb tanácsira, vagy Nyíregyházán szintén tanácsira MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet mindennap este 6 után a 862-103-as telefonszámon.

Elcserélném budai két szoba komfortos, cserépkályhás, villanybojleres, 76 négyzetméteres, földszinti MÁV-bérlakásomat egy szoba összkomfortos tanácsi lakásra MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet munkaidő alatt: a 25-27-es telefonszámon, Török Béla.

Elcserélném Ács állomáson levő nagyméretű, három szoba, konyha, éléskamra, előszoba, fürdőszoba és pincéből álló MÁV-bérlakást, amelyhez két bekerített, zárt veteményeskert, baromfiólak tartoznak, Budapesthez közelebb bármely főútvonalon levő másfél vagy kétszobás lakásra MÁV-dolgozóval. Minden elfogadható megoldás érdekel. Cím: Györgyi Lajosné, 2941 Ács, vasútállomás, felvételi épület.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Budapest, VI., Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229-872
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1139 Bp. XIII., Váci út 73.
Telefon: 497-950
Levélcím: 1553 Budapest, pf. 63.
ISSN 0460—6000
Felelős kiadó:
dr. Jandek Géza igazgató
Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB 215—51628
82—2603. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVI. ÉVFOLYAM, 13. SZÁM ÁRA: 1,30 FORINT 1982. JÚNIUS 28.

A tartalomból:

Művelődési bizottságok számvetése *(2. oldal)*

Az állandó és a változó munkahely fogalma *(3. oldal)*

A MÁV Kiváló Brigádja *(4. oldal)*

Céltudatos pályagazdálkodás *(5. oldal)*

Együttműködés és idegenforgalom

Eseményekben gazdag napok váltották egymást június derekán a magyar fővárosban; a közelmúlt időszak eredményeit-gondjait összegező, és a további teendőket kijelölő tanácskozások színhleye volt Budapest. Az első tanácskozásra mondhatni az egész világ figyelt, hiszen a KGST XXXVI. ülésszakának lehettünk házigazdái — s mostanság a Föld mindkét féltekéjén érdekes, hogy mi történik a másik oldalon —, majd a Parlament patinás polatájában került sor az országgyűlés nyári ülésszakára. Ami e megbeszélés-sorozatokon elhangzott, nyilvánvalóan valamennyiünket — minden magyar állampolgárt — érint, *de a szakmák képviselői megtalálhatják a rájuk közvetlenül vonatkozó kitételeket is. Érvényes ez természetesen a vasutasokra, többszörösen is, hiszen a vasúti szállítás egyik meghatározó eleme az országok közötti gazdasági kapcsolatoknak, de az idegenforgalomnak is, amely most a parlamenti vita középpontjában állt.*

A Kölcsönös Gazdasági Segítség Tanácsának tagországai ez alkalommal is hitet tettek a béke és az együttműködés megszilárdítása mellett, felléptek minden megkülönböztető intézkedéssel szemben, s egyhangúlag hangsúlyozták, hogy a KGST-tagállamok népgazdaságának fejlődésében mind nagyobb szerepet kap az együttműködés és a szocialista gazdasági integráció további elmélyítése, a kölcsönös termelési, tudományos-műszaki és kereskedelmi kapcsolatok bővítése. Érdemes megemlíteni: *a kölcsönös külkereskedelmi árucsereforgalom részaránya a teljes árucsere-forgalomban tavaly már 55 százalékot tett ki.* S a termékek jelentős hányada vasúti szerelvényeken utazott, olykor több országon is keresztül; *Magyarország tudvalevőleg nagy fontosságú tranzitútvonal.* A mi igyekezetünk-szorgalmunk is bennefoglaltatik az eredményekben miként a nem mindig gondos és pontos szállítás ugyancsak szerepelt az esetenként akadályozó tényezők között.

Az országgyűlés kétnapos ülésszakán természetesen ismét szóba kerültek a KGST-tanácskozás még friss megállapításai, mind a pénzügyminiszteri expozé, mind a külkereskedelmi miniszter hozzászólása érintette a közös feladatokból reánk háruló kötelességeket. Elhangzott: a jelenlegi kedvezőtlen nemzetközi-gazdasági helyzet valamennyi szocialista országot, így bennünket is hátrányosan érint; a nehéz helyzetben különös jelentősége van a szocialista országok egymás közötti kapcsolatának, a KGST-ben megvalósuló együttműködésnek.

Mint említettük, közvetlenül érintett bennünket, vasutasokat, a parlamenti ülésszak második napirendi témája: a belkereskedelmi miniszter beszámolója a belkereskedelem és az idegenforgalom helyzetéről. Magyarországról tavaly több mint öt és fél millióan utaztak külföldre, s csaknem 15 millió külföldit fogadhattunk hazánkban. Közülük igen sokan — s nem csupán a kispénzűek — vonattal indultak útnak: *milliók számára Magyarország a MÁV nemzetközi expresszein, a vasútállomásokon keresztül mutatkozik be.* „Az idegenforgalom kedvező hatást gyakorol társadalmi-gazdasági életünkre. Segíti, hogy a nemzetközi közvélemény reálisabban ítélje meg társadalmi rendszerünket, s hozzájárul hazánk nemzetközi tekintélyének erősödéséhez" — mondotta a miniszter. E tekintélyt fokozhatjuk tehát ama első találkozáskor, szolgáltatásaink színvonalával: *vonataink kényelmével, tisztaságával, pontosságával.*

Erre hozzászólásában a képviselők egynémelyike is utalt, így például a Zala megyei 5. választókörzet képviselője, *Végh György*, a Keszthelyi Agrártudományi Egyetem tanszékvezető tanára. Megemlítette, hogy az idegenforgalmi szempontból is látogatott Balaton-parti városba sokan vonaton érkeznek, *a vonatok, az állomásépületek tisztasága azonban sokszor kifogásolható.* Véleménye szerint indokolt lenne a szerelvények kocsiszámát a csúcsidőben jobban igazítani a várható utaslétszámhoz. Gyakori, hogy a büfékocsiban kifogy az üdítő ital, a sör azonban általában — nem. Javasolta, hogy a dohányzás mellett az alkoholfogyasztást is korlátozzák a vonatokon. Nincs a peron kiépítve Keszthelyen, ezért az utasoknak — közülük sokan Hévízen gyógyulást kereső emberek — gondot okoz a vonatra fel-, illetve a leszállás. Ugyancsak nem kizárólag helyi fogyatékosságot tett szóvá, amikor rosszallotta: *hiányos a nagy idegenforgalmat lebonyolító vasúti és autóbusz-pályaudvarokon az idegen nyelvű tájékoztatás...*

Voltaképpen aligha van olyan fontos tanácskozás, amelyen valamilyen formában ne kerülne szóba a közlekedés, a személy- és áruszállítás. A közvetett és közvetlen utalások mind rávilágítanak a vasút szerepére, egyszersmind arra, hogy a vasutasok táborán is múlik: *népgazdaságunk mennyire képes eleget tenni társadalompolitikai feladatainak.* Ha úgy tekintjük e két jelentős, júniusi eseményt, mint a rutintanácskozások közül valókat, akkor is nyilvánvaló: *figyelnek ránk.* S legyen szó külkereskedelemről, devizagazdálkodásról, vagy idegenforgalomról, a magunk módján mi is hozzájárulunk — tényleges és képletes értelemben egyaránt — az előbbre jutáshoz. Ennek tudatában tettük-tesszük dolgunkat a múltban, a jelenben, s a jövőben is.

— földes —

A béke és biztonság ne az elrettentésen alapuljon

Sarlós István beszéde az Északi Járműjavító munkásgyűlésén

Az Országos Béketanács és a MÁV június 21-én békenagygyűlést rendezett az Északi Járműjavító Üzem szerelőcsarnokában, amelyen jelen voltak a vasúti üzemfőnökségek és a kőbányai munkáskollektívák képviselői, összesen több mint nyolcezren. Megjelent a nagygyűlésen *Keserű Jánosné*, az Országos Béketanács elnöke, a Béke Világtanács tagja, *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója és *Szemők Béla*, a vasutas-szakszervezet titkára.

Tóth Gyulának, a járműjavító pártbizottsága titkárának megnyitó szavai után *Sarlós István*, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a Hazafias Népfront Országos Tanácsának főtitkára mondott beszédet. A többi között elmondotta:

— Az enyhülés gondolatát a szocialista országoknak sikerült elfogadtatniuk a világgal, annak ellenére, hogy a folyamat ellenzői már a kezdettől azt állították: *eredményeik csak a szocialista államoknak kedveznek.* Ám nyilvánvalóvá vált, hogy az együttműködés valamennyi nemzetnek egy békés, nyugodt világ reményét hozta közelebb. Mégis, ma ismét az enyhülés ellenségeinek érvei hallhatók olyan politikusoknak a szájából, akik szavakban békeakaratukat hangoztatják, tetteik viszont a konfrontációra, az erőfölény megszerzésére irányulnak.

A szerte a világon erősödő békemozgalom nem szorítkozik csupán békeakaratának kinyilvánítására, ennél többet kíván tenni: *küzdeni azért, hogy a tudomány eredményei az emberiség javát, és ne elpusztítását szolgálják.* A mi társadalmunk erre vállalkozott, tovább kíván haladni a fejlődés útján, ezért is tekinti magáénak a világméretűvé váló óhajt — fejezte be beszédét *Sarlós István.*

A békenagygyűlés részvevői a magyar munkások állásfoglalását megfogalmazó táviratot intéztek az ENSZ-közgyűlés rendkívüli leszerelési ülésszaka elnökéhez. Az elfogadott táviratot hangoztatja: *bennünket, magyar munkásokat szocialista hazánkért, az emberiség sorsáért érzett felelősségünk tudata feljogosít arra, hogy közvetlenül az ENSZ közgyűléséhez forduljunk, és hangot adjunk béketörekvéseinknek.*

Azt követeljük a kormányoktól, hogy tárgyalások útján állítsák meg a szörnyű katasztrófával fenyegető nukleáris fegyverkezési versenyt. E tekintetben a legjelentősebb tárgyalási alap az a szovjet döntés, amely egyoldalúan lemond az első nukleáris csapás alkalmazásáról. Felszólítjuk a kormányokat, hogy tegyenek bizonyságot jó szándékukról, kövessék a szovjet példát.

A távirat a továbbiakban hangsúlyozza, hogy a magyar munkások más nemzetiségű munkástestvéreikkel szolidárisan, a nemzetközi együttműködésért lépnek fel. *Azt kívánják, hogy a béke, a biztonság ne a kölcsönös elrettentésen, hanem a bizalmon alapuljon.*

A DÉL-ALFÖLDRŐL

Megkezdődött a zöldség- és gyümölcsszállítás

A zöldség- és gyümölcsszezon kezdete előtt a szegedi igazgatóság és a területén levő ZÖLDÉRT-ek, valamint az önálló export szállítási joggal rendelkező állami gazdaságok, termelőszövetkezetek képviselői évről évre egyeztetik a várható szállítási igényeket, feladatokat. Ennek szükségességét indokolja, hogy ebben az évben *mintegy 13-15 ezer vasúti kocsi szükséges a Dél-Alföldön termelt zöldség és gyümölcs szállításához.*

A hónap elején megtartott tanácskozáson, a zavartalan fuvarozás érdekében, *az igazgatóság kérte a fuvaroztató feleket, hogy rendszeresen, lehetőleg heti információban közöljék a várható szállításokat, azok nagyságát és rendeltetési helyét.* A vasút csak ezeknek az adatoknak az ismeretében tud megfelelő időben és a kért menyiségben tiszta és műszakilag jó kocsikat kiállítani. Nem kevés kocsiról van szó, csupán a Bács-Kiskun, Békés és Csongrád megyei ZÖLDÉRT-ek a szállításokhoz belföldre 2500 fedett, exportra közel 4 ezer fedett és 2500 hűtős kocsit terveznek megrakni. Különösen a hűtős kocsik kiállítását kísérik megkülönböztetett figyelemmel, főleg a meggy-, a barack- és szilvaszállítások idején.

A kocsiellátást nehezíti az időjárás alakulása is. Mint ismeretes, az idén később jött a meleg, emiatt várhatóan több áru egyszerre érik majd be, tehát rövidebb idő alatt kell a gyümölcsöt elszállítani.

A fólia alatt termelt áruk szállítása lassan befejeződik, és egyúttal megindult a szabadföldi zöldség és a gyümölcs fuvarozása. Júniusban meggyből és cseresznyéből *egyedül Bács-Kiskun megyéből mintegy 200 hűtős kocsit terveznek berakni.* A hónap második felében indul a zöldborsószezon is, a konzervgyárak megkezdik a feldolgozását. Az igazgatóság most azzal is segíti a gyárak munkáját, hogy a még raktárban levő egyéb áruk gyors kiszállításához kocsit biztosít.

A Dél-Alfölödön termelt zöldség és gyümölcs szükség szerint expressz tehervonatokkal, illetve a naponta közlekedő gyors tehervonatokkal továbbítják. Így a délutáni órákban berakott friss áru már másnap kora hajnalban a fogyasztók elé kerül.

Miskolci mérleg

A májusi kommunista műszakról

A miskolci körzeti üzemfőnökség szolgálati helyein májusban kommunista műszakot tartottak. A főnökség gazdasági és mozgalmi vezetői felhívással fordultak a szocialista brigádokhoz, valamennyi dolgozóhoz, hogy a „Rendes, tiszta munkahely" akció keretében, önkéntes társadalmi munkával járuljanak a kommunista műszak sikeréhez.

A felhíváshoz 1716-an csatlakoztak, s összesen 11 471 társadalmi munkaórát teljesítettek. A műszakon példamutatóan vették ki részüket a nők és a fiatalok. A társadalmi munkaakcióban részvevők közel 65 százaléka szocialista brigádtag volt.

A főnökség a kommunista műszak bevételének — 230 ezer forint — egy részét, az „Időskorúak éve" alkalmából nyitott egyszámlára fizeti be, hogy ezzel az arra rászoruló nyugdíjas vasutas dolgozókat segítsék. A másik részét pedig, a társadalmi lakásépítési alap növelésére fordítják.

Határforgalmi verseny

Első Kelebia

A közelmúltban értékelték a *Kelebia- és Szabadka-határállomások* közötti munkaverseny elmúlt évi eredményét. Az értékelésből megállapítható, hogy birkóztak meg a feladatokkal a kelebiai vasutasok sikeresen és immár harmadszor nyerték meg a versenyt.

Az előző évihez viszonyítva tavaly 14 500 kocsival több lépett be, illetve ki Kelebián. Ez azonban a vonatok átvételében, átadásában zavart nem okozott. Lényegesen, *mintegy háromezer perccel csökkentették a belépő nemzetközi gyorsvonatok késését.* Jó és baráti kapcsolatot alakítottak ki a szomszédos jugoszláv vasutasokkal.

Az új gárdonyi vasutas üdülő Riport a 3. oldalon (Tenta György felv.)

Művelődési bizottságok számvetése

Májusban, a vasút területén három szinten is tanulságos, elemző és feladatmeghatározó tanácskozásokat tartottak a közművelődés helyzetéről. A budapesti és debreceni területi művelődési bizottság, az országos jellegű központi művelődési bizottság, majd tárca szinten a múlt év novemberében alakult KPM Vállalatközi Művelődési Bizottság cserélt véleményt, tapasztalatokat. A megbeszélések mindhárom szinten jól érzékelhetően mutatták: a vasút közművelődési helyzete — bár lassú ütemben, de az 1976. V. sz. törvény értelmében fejlődött. Erről tanúskodnak a művelődési bizottságok eredményei is.

Nagyobb felelősséggel

A budapesti területi művelődési bizottság ezúttal sem tért el a hagyományoktól. Ezen a tanácskozáson a ceglédi körzeti üzemfőnökség közművelődési lehetőségeit, eredményeit vizsgálta. A problémákat őszintén feltáró jelentésből egyértelműen következtek a legfontosabb feladatok. Ezeket *Rékasi István* vasútigazgató-helyettes, a területi művelődési bizottság társelnöke foglalta össze. Mint mondotta: *az üzemi művelődési bizottságnak gyakrabban kell értékelő, elemző munkát végeznie.* A bejárók művelődése érdekében, megfelelő kapcsolatot kell kiépíteni a lakóhelyi szervekkel. Elengedhetetlen az is, hogy a szocialista brigádokkal a szolgálati helyeken többet foglalkozzanak. A munkahelyek változó körülményei miatt ugyanis, a brigádvállalások minőségének javítását, teljesítését a közvetlen vezetők, a társadalmi szervek könnyebben tudják segíteni. A munkahelyi művelődés helyzetéről, a körzeti üzemfőnökségek művelődési bizottsága számoltasson be egy-egy szolgálati vezetőt.

Ezután a budapesti vasútigazgatóság területén levő munkásszállások művelődési lehetőségeiről tárgyalt a bizottság. Mint a tájékoztató jelentésből kitűnt: *Ferencváros és Rákosrendező állomásokon, megfelelő tárgyi feltételekkel rendelkező központi munkásszálló épült.* S bár a személyi feltételek nem azonosak, mindkét helyen tervszerű közművelődési munka folyik. Az igények és lehetőségek különösen a kedvezőbb adottságokkal rendelkező ferencvárosi munkásszállón találkoznak. A többi — összeségében mintegy ötven munkásszállás és laktanya korszerűtlen, amelyben a hálóhelyiségeken kívül általában csak étkező, esetleg társalgó van. Ezeken a helyeken a lehetőség többnyire csak tvnézésre és rádióhallgatásra korlátozódik. A kedvezőtlen körülmények nagymértékben hátráltatják az ott lakók művelődési igényeinek fejlesztését, *sokszor a jó kezdeményezések is kudarcba fulladnak.*

A területi művelődési bizottság álláspontja szerint a szálláson lakók művelődési igényének felkeltésében *a munkahelyi szakszervezeti bizottságoknak nagyobb felelősséggel kell közreműködniük.* A dolgozók érdeklődését — különösen a mostoha körülmények között működő szálláshelyeken — a közeli művelődési intézmények felé kell fordítani. Az összehangolt munka érdekében azonban jobb kapcsolat szükséges a munkásszállások és a művelődési intézmények között.

Tapasztalatcserék

Jó módszer, hogy a debreceni területi művelődési bizottság valamennyi ülésén — tapasztalatcsere céljából — részt vesznek a meghívott üzemi művelődési bizottságok is. A testület legutóbbi kihelyezett tanácskozásán, a szolnoki körzeti üzemfőnök számolt be a közművelődési munkáról. Az értekezleten meghívottként részt vettek a debreceni, a nyíregyházi körzeti üzemfőnökség és a szolnoki pályafenntartási főnökség művelődési bizottságainak tisztségviselői is.

Az írásos beszámolót az üzemfőnök szóbeli tájékoztatója egészítette ki. Többek között elmondta: *a forgalomban még jelenleg is gyakran 240—250 órát dolgoznak az emberek, s a túlzott igénybevétel miatt, a művelődés háttérbe szorul.* A szolnoki körzeti üzemfőnökség létszámának hatvan százaléka bejáró dolgozó, akiket nehéz megnyerni egy-egy munka utáni programhoz. Különösen az általános iskolai tanulás segítése okoz gondot, miután az érdeklődés felkeltésére nincs anyagi ösztönzés. A reális helyzetképhez persze az is hozzátartozik, hogy szervező munkával csak kampányszerűen foglalkoztak. A szakmunkás-utánpótlást — főleg a mozdonyvezetői munkakörökben — már sikeresebben biztosítják.

A szolnoki körzeti üzemfőnökség művelődési bizottsága jó kapcsolatot tart a munkahely gazdasági, társadalmi szerveivel, a művelődési intézmény vezetőivel. Részt vesz a szocialista brigádok vetélkedőjének előkészítésében, és lebonyolításában. Rendszeresen tájékoztatja a gyes-en levő kismamákat a szakmai továbbképzés lehetőségeiről. Ezt a területi művelődési bizottság elsmerte, ugyanakkor *Kiss Sándor*, a debreceni igazgatóság osztályvezetője, a területi művelődési bizottság társelnöke, összefoglalójában hangsúlyozta: *a művelődési feladatokkal nem lehet csak általánosságban foglalkozni.*

Szolnokon is aktívabb, személyhez szóló agitációt kell kifejteni. A fiatalok művelődési lehetőségeinek szélesítése érdekében javítani kell a KISZ-szel való kapcsolattartást. Nagyobb figyelmet kell fordítani a politikai képzés segítésére, s a környezeti, lakóhelyi szervekkel való együttműködésre, a szocialista brigádok formális vállalásainak megszüntetésére.

Kritikus értékelés

A központi művelődési bizottság legutóbbi ülésén országos tapasztalatokat összegzett. Értékelte az üzemi művelődési bizottságok 1981. évi munkáját és megjelölte a legfontosabb feladatokat. Ez alkalommal jelentést fogadott el a vasút területén dolgozó közművelődési ügyintézőkről is.

Az üzemfőnökségek létrehozása, az új szakszervezeti formák kialakítása, szükségessé tette az üzemi művelődési bizottságok átszervezését, személyi összetételük esetenkénti változtatását is.

Az elmúlt évben a bizottságok alapvető feladata a dolgozók marxista világnézetének fejlesztése, a közéleti aktivitás erősítése, s a nevelő munka volt. Az adott kereteken belül sikerült tovább bővíteni a különböző politikai oktatásokba bevont dolgozók számát, a szolgálati helyeken és a művelődési intézményekben rendszeressé tenni a mozgalmi ünnepek színvonalasabb lebonyolítását, az évfordulók alkalmából polikai tájékoztatók, ismeretterjesztő előadások megrendezését.

Az oktatási apparátuson kívül, a művelődési bizottságok minden évben felmérik az általános iskolai végzettséggel nem rendelkezők számát, összetételét. Közülük legtöbben az építési és pályafenntartási, illetve az üzemviteli szakszolgálatnál dolgoznak. *Mindkét területen a hiányos iskolai végzettségűek száma eddig csökkenő tendenciájú volt, jelenleg azonban kisebb mértékű emelkedés tapasztalható.* Hasonlóképpen növekedett az analfabéták száma is. Míg az általános iskolai tanulmányok folytatásánál sok helyütt a legnagyobb erőfeszítések ellenére sem értek el kedvező eredményt, a közép- és felsőfokú képzésnél — különösen a debreceni és szegedi területi művelődési bizottságok — sikeres agitációt folytattak.

Örvendetes, hogy a művelődési intézményekkel javul az együttműködés. A rendezvények nagy része — ismeretterjesztő előadások, író—olvasó találkozók, kiállítások stb. —, a művelődési bizottságok kezdeményezésére, és segítségével jött létre. A *szegedi* és a *debreceni* vasútigazgatóság területén említésre méltó a szocialista brigádok és a könyvtárak együttműködési szerződése, amelynek eredményeként a múlt esztendőben, a dolgozók ötször-hatszor több könyvet kölcsönöztek, mint az előző években. A miskolci, a pécsi és a szegedi területen, az utazószemélyzet vezényleti helyiségeiben biztosított kölcsönzésekkel bővült a letéti könyvtárak száma is.

Követendő példa

A bejáró dolgozók várakozási idejének tartalmas és hasznos eltöltése évek óta gondot okoz. Követendő jó példaként a *Békéscsabán* másfél évvel ezelőtt létesített bejáró klubot lehet említeni.

Az eredmények azt tükrözik, hogy a művelődési bizottságok munkáját a jó szándékú tenniakarás, cselekvés jellemzi. A túlzott operativitás viszont azt is mutatja, hogy a koordináló feladatok még mindig háttérbe szorulnak. Ez a megállapítás a munkahelyi művelődési tervezési és végrehajtási fázisaira egyaránt vonatkozik. *Nincsenek komplex művelődési tervek, hiányzik a különböző szervek közötti összehangolt munkamegosztás.* A szocialista brigádok kulturális vállalásaihoz kiadott ajánlások túl általánosak, s ezért kevésbé hasznosíthatók. A bejárók művelődése érdekében — egy-két kivételtől eltekintve — a lakóhelyi szervekkel még mindig nincs megfelelő kapcsolat, s a bizottságok nem foglalkoznak a munkahelyi művelődésre fordítható összegek tervezésével, célszerű felhasználásának vizsgálatával sem.

A tartalmi munka hiányosságainak feltárása során, előtérbe kerültek a személyi összetétel problémái is. A központi művelődési bizottság úgy határozott: *a második félévben valamennyi területen meg kell vizsgálni az üzemi művelődési bizottságok személyi összetételét.*

A továbbiakban megtárgyalták a vasút területén dolgozó közművelődéssel is foglalkozó ügyintézők helyzetét. A jelentés szerint: *a MÁV-nál tizenhét ügyintéző lát el munkaköri részfoglalkozásként közművelődési feladatokat.* Ez kevés. A vasútigazgatóságok közül Miskolcon és Szombathelyen egyáltalán nincsenek ilyen megbízatások, az építési főnökségeknél csak három helyen, a járműjavító üzemeknél pedig csak négy helyen találhatók közművelődéssel is foglalkozó ügyintézők.

A központi művelődési bizottság végezetül javaslatot fogadott el, mely szerint az építési főnökségek, valamint a járműjavító üzemek művelődési bizottságainak középszintű segítését, ellenőrzését, a jövőben mindenütt a vasútigazgatóságok területi művelődési bizottságai gyakorolják. A bizottság állást foglalt abban is, hogy a kétszázas létszámot meghaladó egészségügyi szerveknél, ugyancsak létre kell hozni az üzemi művelődési bizottságokat.

Jobb együttműködést

Pécsett, a KPM vállalatközi művelődési bizottsága, a VOLÁN 12. sz. Vállalat Művelődési Házában tartotta kihelyezett tanácskozását. A tárca szintű testület megvitatta a pécsi vasútigazgatóság, a pécsi postaigazgatóság, a VOLÁN 12. sz. Vállalat, az AFIT XIV. sz. Vállalat, valamint a Közúti Építőipari Vállalat közművelődési munkáját.

Mint a tanácskozás megállapította: az eredmények és gondok a közlekedés valamennyi területén azonosak, ezért a közös feladatok is meghatározhatók. Valamennyi vállalat művelődési bizottságainál, mindenekelőtt a helyes szemléletet, munkamegosztást kell erősíteni, a koordináló tevékenységet javítani. El kell érni, hogy minden szakmai vezető felelősséget érezzen a közművelődésért, amelynek munkahelyi lehetőségeit teljes mértékben kihasználni és szélesíteni kell. A jó tapasztalatok átadása céljából pedig eredményesebbé kell tenni a közlekedési vállalatok együttműködését is.

Pálinkás Katalin

Az elmúlt oktatási év tapasztalatai a szombathelyi körzeti üzemfőnökségnél

A szombathelyi körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága értékelte a tisztségviselői és tömegpolitikai oktatást. A május végi szb-ülés után beszélgettünk a szakszervezeti bizottság titkárával *Péterfalvi Istvánnal.*

— Az 1981/82-es oktatási év előtt itt Szombathelyen tisztáztuk a párt- és KISZ-szervezetekkel, hogy a szakszervezeti tisztséget viselő párt- és KISZ-tagokat mi képezzük tovább — mondta bevezetőül. — *A főbizalmiak, bizalmiak és helyetteseik oktatását hét csoportban szerveztük meg.* Jánossomorján, Répcelakon, Bükön, Szentgotthárdon, Körmenden és Szombathelyen havonta egy-egy alkalommal összehívott oktatásokat szakszervezeti bizottságunk tartotta. Ezekre a találkozásokra több alkalommal meghívtuk a partner gazdasági vezetőket is.

A függetlenített munkatársaknak, az előadásokon túl ez állandó találkozásokat is jelentett a tagsággal, illetőleg azok közvetlen képviselőivel. Az előírt tananyagnál lényegesebb tájékoztatást adtak a napi gazdasági és politikai kérdésekről. Egyidejűleg az ott elhangzott észrevételek, információk is hamarabb „táptalajba" kerültek.

— Emelkedett a tömegpolitikai tanfolyamok száma is — folytatja tovább Péterfalvi István. — Az elmúlt oktatási évben az *Időszerű kérdések* tanfolyamát huszonnyolc helyen szerveztük meg. Ezeken a beiskolázott 568 vasutas közül ötszázharmincöten befejezték a tanfolyamot.

A tömegpolitikai oktatások vezetőit Balatonkenesén, illetőleg itt Szombathelyen készítették fel. Jó volt, hogy a propagandisták év közben is kaptak kiegészítő tájékoztatást.

Havonta Szombathelyen tartották a szocialista brigádvezetők felkészítését. Ezen több mint 120 közösség vezetője és helyettese kapott a mindennapi munkájához hasznos segítséget.

A tömegpolitikai oktatások megtartását rendszeresen ellenőrizték. A legjobb tapasztalatokat a szombathelyi vontatási üzemegység fenntartási részlegénél és Répcelakon szerezték.

— Az eredmények mellett voltak és vannak gondjaink is — jegyezte meg az szb-titkár. — *A jó előkészítés ellenére is nehéz az oktatásokat megtartani a forduló szolgálatot teljesítő vasutasoknál. A létszámhiány is nagy gondokat jelent.*

Sz. Jakab István

A MI VILÁGUNK

A *Népszava Lap- és Könyvkiadó* ismeretterjesztő folyóiratának 1982/3. száma a napokban került a hírlapárusok standjaira. A 64 oldalas füzet négy témakört tartalmaz.

Korunk fekélye, a terrorizmus címmel *Gárdos Miklós*, a Magyarország főszerkesztő-helyettese adja közre gondolatait. A cikk időszerű, hiszen napjainkban az egész világon elburjánzó erőszak a terrorizmusban csúcsosodik ki. A haladás ellenségeinek megsemmisítésére felesküdött terrorista csoportok már számos olyan közéleti személyiséget gyilkoltak meg, akik éppenhogy nem haladásellenes politikájukról voltak nevezetesek. A csoportok szélsőbaloldali beállítottsága mögött gyakran újfasiszta célkitűzések húzódnak meg. A szerző a terrorizmust kiváltó okokat kutatja, a nyugatnémet terrorizmus születésétől (1968) egészen a pápa elleni 1981-es merényletig átfogó képet ad az erőszak természetarajzáról.

A következő illusztrált írás egy más világba kalauzolja olvasóit. Dr. Vizkelety Tibor: *Tűsarok és társai* címmel az ember öltözködési szokásainak kialakulását választotta témájául. Ezen belül is a lábbelik történetét, összekapcsolja az egészségügyi és lábápolási problémákkal, hiszen örök a kérdés: divatos legyen-e a cipő vagy kényelmes. A divat ugyanis gyakorta figyelmen kívül hagyja az egészségügyi szempontokat . . .

Varázslatos dolog a művészet. Kárpáti Sándor *A művészet varázsa* című írásának II. része a műalkotások elemzésével, a műélvezet kérdéseivel, a művészi kifejezés eszközeivel, az ihlettel . . . stb. foglalkozik.

A régészet kedvelőinek érdekes csemegét kínál dr. Kordos László *Az ősember elődei Magyarországon* címmel. A cikk az emberiség állatvilágból való kiemelkedésével foglalkozik, hogyan és miként ment végbe ez a folyamat. Magyarországon szinte kizárólag a vértesszőllősi Samu jut az emberek eszébe, ha erről a témáról hallanak. A szerző bemutatja a kevésbé ismert, de nem kevésbé jelentős magyarországi leleteket.

Az új Népszava-kiadvány nemcsak ismereteket terjeszt, hanem szórakoztató olvasmány is.

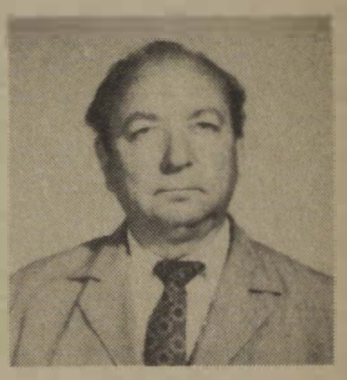
Fiatalok klubja

Három évvel ezelőtt alakult meg *Pápa* állomáson a vasutasok ifjúsági klubja. Ma már élénk kulturális élet folyik a falak között. Sok látogatója van az 500 kötetes könyvtárnak és a különböző rendezvényeknek. Gyakran rendeznek brigádvetélkedőket, fotó- és képzőművészeti kiállításokat. A nők részére már kétszer szerveztek kézimunka-tanfolyamot. Tavaly nagy sikert aratott a rokkant fafaragó vasutasok alkotásaiból rendezett kiállítás.

Az ifjúsági klub hetente egyszer otthont ad a nyugdíjas klub tagjainak is.

Egy kitüntetett szb-titkár vallja:

Hogy békében élhessünk, azért mindenkinek tenni kell!



Az Országos Béketanács az elmúlt években a béke és barátság érdekében kifejtett eredményes munkájáért a Magyar Békemozgalom kitüntető jelvényét adományozta *Drávai Mihálynak*, a hódmezővásárhelyi pályafenntartási főnökség társadalmi szb-titkárának. A kitüntetést május 21-én *Lugosi József*, a területi szakszervezeti bizottság titkára adta át Szegeden.

Drávai Mihály 1946-ban pályamunkásként került a vasútra, a szolnoki osztálymérnökségre. Innen vitték el négy évvel később előmunkás, majd 1951-ben pályamesteri tanfolyamra. Ezt követően rövid ideig dolgozott a szolnoki pályafenntartási főnökségen, 1952 nyarán a szombathelyi igazgatósághoz helyezték, ahol egy pályamesteri tanfolyamon nevelőtiszt lett. A következő évtől a BM kötelékében dolgozott, majd 1956 novemberében Hódmezővásárhelyre került a pályafenntartási főnökség létszámába. Előbb tartalékos, később a szarvasi XIII-as szakasz pályamestere, 1961-től a főnökség vonalkezelője volt. Három és fél évtizedes vasúti pályafutása összefonódott a szakszervezeti mozgalommal. Az 50-es években pártvezetőségi tagként, szakszervezeti bizalmiként tevékenykedett, 1961-től a főnökség szb-titkára.

— *Szakszervezeti munkámban mindig fontos helyet kapott a békemozgalom, a béke ügye melletti kiállás* — mondja. — *Úgy érzem, ez a mostani kitüntetésem a főnökség dolgozóinak is szól.* E munkámban különösen jó segítőkre találtam a szakszervezeti tisztségviselőkben, a szolgálati vezetőkben, akik segítettek megértetni a dolgozókkal: *mindenkinek tenni kell* azért, hogy békében élhessünk!

A békemozgalommal kapcsolatos országos felhívásokhoz a vásárhelyi pályafenntartási dolgozók az elsők között csatlakoznak. Többletmunkával, gyűjtésekkel, a béke és barátság hónap rendezvényein való részvétellel, különféle szolidaritási akciók megtartásával járulnak a békéhez. Most, a fejlődő országok népeinek segítésére ajánlották fel anyagi támogatásukat.

— *Az emberekkel való személyes beszélgetésekre mindig nagy súlyt helyezek. Hiszen ilyen eszmecseréken lehet a legjobban megvitatni a nemzetközi politikát, a békemozgalom előtt álló feladatokat. De jó alkalom az agitációra, a propagandára a szakszervezeti politikai oktatás is.* Az 1981/82-es oktatási évben főnökségünk területén 10 tanfolyamon 129-en vettek részt, ahol a megadott témák ismertetésén túl mindenkor időt szakítottunk a békével, a népek közötti barátsággal, az esztelen fegyverkezéssel kapcsolatos kérdések megbeszélésére is.

Drávai Mihály politikai elkötelezettségét, a béke ügye melletti kiállását tanúsítja munkásőri tevékenysége is. 1959 óta a szegedi járási Móra Ferenc munkásőr-zászlóalj tagja annak társadalmi parancsnoka. Helytállását, hűségét kitüntetései is jelzik.

Gellért József

Fazekas Lajos

TERMÉKENYSÉG

Gyümölccsel voltak terhesek a fák.
S már anyám 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.

Ó asszonyok —, 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.

A MÁV kollektív szerződés módosítása (4.)

Az állandó és a változó munkahely fogalma

Az utazó- és fordulószolgálatban a havi munkaidőkereten felüli szolgálati idő minősül túlmunkának

A kollektív szerződés módosítását tárgyaló tanácskozásokon több olyan természetű javaslat is elhangzott, amelyek végeredményben értelmezést, magyarázatot igényelnek. Cikksorozatunk második részében ezekre a kérdésekre adunk választ.

Több szolgálati helyen javasolták, hogy a kollektív szerződés 7. §-ában bővítsük a változó munkahelyek számát. Ezzel kapcsolatban célszerűnek látszik áttekinteni a vonatkozó szabályokat. A dolgozó alkalmazása történhet: *állandó vagy változó munkahelyre.*

A dolgozó alkalmazása változó munkahelyen

Állandó a munkahely akkor, ha a dolgozó rendszerint azonos munkahelyen végez munkát. Változó, ha a munkavégzés helye a munka jellege következtében változik, vagyis a dolgozó több munkahelyen végzi a munkáját.

A változó munkahely lényegéhez tartozik, hogy az ilyen munkahelyre alkalmazott dolgozó a vállalaton belül egyik munkahelyről a másikra történő átirányítását nem vitathatja. Ha tehát a dolgozót változó munkahelyre alkalmazták — akár a kollektív szerződés, akár a munkaszerződés rendelkezése folytán —, a munkáltató a dolgozót hozzájárulása nélkül átirányíthatja az egyik munkahelyről a másikra. *Ez nem módosítja a munkaszerződést, tehát nem minősül áthelyezésnek.*

Felmerül a kérdés: *a dolgozó alkalmazása változó munkahelyre milyen módon történhet?* Egyik módja az, amikor a munkaszerződés megkötésekor a munkáltató és a dolgozó ebben kifejezetten megállapodik, és a munkaszerződésben írásban rögzítik, hogy a dolgozó alkalmazása változó munkahelyre szól. (Mt. V. 14. § (1) bek.) Ez a lehetőség a kollektív szerződéstől függetlenül fennáll, és ezzel élhetnek a szolgálati főnökségek, ha a munka természete ezt egyébként megkívánja (pl: vonali szerelést, hibaelhárítást végző dolgozók esetében erre szükség lehet).

A változó munkahelyre való alkalmazás másik formája az, amikor a kollektív szerződés sorolja fel a változó munkahelyeket. Az Mt. V. 14. § (2) bekezdésének értelmében a dolgozó alkalmazása munkaszerződésbe, (írásba) foglalás nélkül is változó munkahelyre szól azokon a területeken, illetőleg munkakörökben, amelyekben a dolgozókat rendszerint változó munkahelyen foglalkoztatják. E munkakörök meghatározása a kollektív szerződés szabályozási körébe tartozik. Előírás, hogy a dolgozót a munkaszerződés megkötésekor erre a körülményre figyelmeztetni kell.

A kollektív szerződés 7. §-a az említett jogszabályi felhatalmazás alapján szakszolgálatonként határozta meg a változó munkahelyeket. Ezek jórészt építési munkahelyek.

Mikor kötelező a felmentési idő?

A *Munka Törvénykönyve* 26. § (1) bekezdésének értelmében a határozott időre létesített munkaviszonyt *felmondással mind a munkáltató, mind a dolgozó bármikor megszüntetheti.* A munkaviszonynak felmondással történő megszüntetése esetén van felmondási idő. A MÁV-nál a felmondási idő mértékét a kollektív szerződés nem határozta meg, ezért az Mt. V. 25. §-ában rögzített felmondási idő érvényesül. Ennek értelmében, ha a dolgozó által munkaviszonyban töltött idő a 10 évet nem éri el, a felmondási idő tizenöt nap, 10 év után négy, 20 év után öt, 30 év után pedig hat hét.

A felmondási idő rendeltetése az, hogy ez alatt a dolgozó felkészüljön munkaviszonyának a megszűnésére. A vállalat pedig ez alatt gondoskodhat a munkakör betöltéséről.

Felmondási idő alatt a munkaviszony továbbra is fennáll, tehát munkaviszonyban töltött időnek számít. *A felmondási idő alatt a munkáltató és a dolgozó egyaránt tartozik a munkaviszonyból eredő kötelezettségeit teljesíteni.* A munkáltatót a Munka Törvénykönyve [27. § (3) bek.] felhatalmazta, hogy a dolgozót a felmondási idő egy részére, vagy annak teljes tartamára a munkavégzés alól felmentheti. Látni kell azonban, hogy ez egy lehetőség, melynek alkalmazása a munkáltató mérlegelési jogkörébe tartozik. Ettől meg kell különböztetnünk a munka alóli kötelező felmentés esetét, mely jogszabály alapján a dolgozót megilleti, tehát nem mérlegelési jogkörbe tartozik. *A Munka Törvénykönyve csak a vállalati felmondás esetére teszi kötelezővé a munka alóli felmentést.* A dolgozó által történő felmondás esetén a felmentés a munkáltató elhatározásától függ. A kötelező felmentés célja, hogy a dolgozónak elegendő szabad idő álljon rendelkezésére új munkahely kereséséhez. A kötelező felmentés e rendeltetéséből következik, hogy a dolgozó által történő felmondás esetére kötelező felmentésre végeredményben nincs szükség, a dolgozó nyilván akkor és azért mond fel, mert már van új munkahelye.

A munkaviszonynak a munkáltató által történő felmondása esetére a kötelező felmentés időtartamát *15—30 nap között* a kollektív szerződés állapítja meg, a felmondási idő mértékének figyelembevételével.

Sajátos szabály nyugdíjazás esetén

A MÁV kollektív szerződés 11. § 1. pontja értelmében, ha a munkaviszonyt a MÁV szünteti meg felmondással, a dolgozót, ha a felmondási ideje 6 hétnél kevesebb, tizenöt napra, ha 6—7 hét húsz napra, ha 8 vagy több hét, akkor pedig harminc napra a munka alól fel kell menteni.

Ugyanennek a §-nak a 2. pontja egy sajátos szabályt tartalmaz, melynek értelmezésével kapcsolatban a tanácskozásokon merültek fel kérdések. A kollektív szerződés 11. §-ának 2. pontja értelmében *valamennyi nyugdíjba vonuló dolgozót harminc napra* — ha pedig a felmondási idő ennél kevesebb, akkor a felmondási idő tartamára — *a munka alól fel kell menteni.* A kollektív szerződés említett szabálya tehát nyugdíjba vonuló dolgozók esetében nem tartalmaz olyan megszorítást, hogy csak akkor kötelező a felmentés, ha a MÁV szünteti meg a dolgozó munkaviszonyát felmondással. Ezért hangsúlyozza, *hogy valamennyi nyugdíjba vonuló dolgozót meghatározott időre fel kell menteni a munka alól.* Ebben az esetben tehát nincs jelentősége annak, hogy ki mondta fel a munkaviszonyt. A kollektív szerződés abból indul ki, hogy a munkáltató csak a nyugdíjra való jogosultság megszerzése — tehát az előírt életkor betöltése — után szüntetheti meg az érintett dolgozó munkaviszonyát felmondással a nyugdíjazásra való tekintettel. A dolgozó azonban előbb is felmondhat ezen a címen, vagyis az előírt életkor megszerzése után nyomban nyugdíjassá válhat. Nyilvánvaló, hogy nem volna helyes az ilyen dolgozókat e kedvezményből kirekeszteni. *Méltányos tehát, hogy a kollektív szerződés külön szabályt hozott — a kötelező felmentésre — a nyugdíjba vonuló dolgozókra.*

Több szolgálati helyen javasolták, hogy az utazó és forduló szolgálatot ellátó dolgozók túlmunkadíjazásának pótlékát vegyük fel a kollektív szerződésbe. Ezzel összefüggésben ismerni kell, hogy a dolgozót az ugyanazon a napon teljesített túlmunkáért milyen mértékű túlórapótlék illeti meg. Ezt a 17/1979. (XII. 1.) MüM számú rendelet 29. §-a szabályozza. Rá kell azonban mutatni arra, hogy ez a szabály ipari szemléletű és általános jellegű. A MÁV-nál az utazó és a forduló szolgálatot végző dolgozóknál, egyrészt a foglalkoztatás eltérő jellege, másrészt a sajátos munkaidő-beosztás miatt *a hivatkozott általános rendelkezést alkalmazni nem lehet.* Az utazó és a forduló szolgálatot teljesítő dolgozók havi munkaidőkeretben dolgoznak, *tehát a gyakorlatban nem fordul elő „ugyanazon a napon teljesített" túlmunka. Így túlmunkának a havi munkaidőkereten felül teljesített szolgálat minősül.*

Mit kell tudni a túlmunkadíjazásról?

A jogalkotó figyelemmel volt erre az eltérő, sajátos foglalkoztatási módra. Éppen ezért ugyanennek a rendeletnek 29. §-a (2) bekezdésében felhatalmazást adott arra, *hogy a jogszabály az általános rendelkezéstől eltérhet.* E felhatalmazás alapján a Munka Törvénykönyve végrehajtásáról szóló 7/1980. (III. 20.) KPM számú rendelet 4/A §-a szabályozta az említett dolgozók túlmunkájának pótlékát. Ennek értelmében a havi kötelező munkaidőn felül teljesített túlórákra *az utazó dolgozókat 25 százalékos, a forduló szolgálatot végző dolgozókat pedig havi 20 túlóráig 25 százalékos, havi 20 órán felül — a további összes túlórákra — 50 százalékos túlórapótlék illeti meg.* A kollektív szerződés tehát nem szabályozhatja a túlóra mértékét. A javaslat alapján a miniszteri rendelet vonatkozó szövegét kizárólag tájékoztatási jelleggel, jegyzetként (tehát nem szabályként) az ez évi módosítás során felvették a kollektív szerződésbe.

dr. Garabon Sándor

Nyáron üdülő, télen oktatási központ

Gárdonyban megnyitotta kapuit a vasutasok új családos üdülője

Június 1-én fogadta az első vendégeket a MÁV új üdülője és oktatási központja *Gárdonyban.* A 41 millió forint beruházási költséggel épült létesítmény száz személy részére nyújt kényelmes pihenést, kikapcsolódást. Az üdülőt a Velencei-tó partján két év alatt építette fel a székesfehérvári Alba Regia Állami Építőipari Vállalat.

A háromemeletes épület harmonikusan illeszkedik a tájba. Esztétikus vonalvezetése, színdinamikája méltán kelti fel az arra járók figyelmét. Az épület arra is jó példa, hogy előre gyártott elemekből is lehet a szokványostól eltérőt, a tájhoz, a környezethez illőt produkálni.

Kampas Rudolf üdülővezetővel és *Pere Józseffel*, a vasutas-szakszervezet pénzügyi és gazdasági osztályának vezetőjével sétálunk a mahagóni fával burkolt falak között. A lábunk alatt fehér márványlapok szikráznak a csillárok fényében. A porta modern pultja mögött az Orion Hifi-torony hangulatos zenét sugároz a hangszórókon keresztül. Már csak néhány vendég üldögél a nagy társalgó színes televíziója előtt, mert ma váltás van, a többiek már elutaztak. A takarítónők szorgalmasan dolgoznak, cserélik az ágyneműt, porszívózzák a szobákat. Június 15-én érkezik a második turnus, összesen száz vendég.

— *Ez az üdülő a nagy és a kis családosoknak is ideális pihenési lehetőséget nyújt* — magyarázza Kampas Rudolf. — *Tizenegy apartman (kettő + kettő, illetve kettő+négy személyes) és tizennégy kettő +egy személyes szoba áll a beutaltak rendelkezésére.*

Benyitunk az ízlésesen berendezett apartmanokba, szobákba. A falakon virágmintás tapéták, padlószőnyeg, modern heverők, fotelágyak, és minden szobában tévé, 60 literes hűtőszekrény. A szobákhoz mosdó, melegvizes zuhanyzó és mellékhelyiség tartozik. Minden szinten kényelmes fotelekkel, dohányzóasztallal berendezett társalgók vannak.

— *Az üdülési szezon után — a térelválasztó fallal* lezárható — társalgókat konzultációs szobáknak használják majd *a tanfolyamokon* — mondja Pere József. — *Hatvan-hatvanöt hallgató tanulhat majd e falak között, szeptembertől május végéig.* Az előadásokat a földszinti nagy társalgóban rendezik. Hamarosan beszerzik az oktatáshoz szükséges berendezéseket, kellékeket is. Az orvosi rendelőben hetente két alkalommal üzemorvos áll a beutaltak, tanfolyamhallgatók rendelkezésére.

A délelőtti napozás után jólesik az ebéd

A gyerekek szülői felügyelet mellett játszanak a homokozóban

(Tenta György felvételei)

Az ebédet és a vacsorát a kápolnásnyéki étteremből szállítják az üdülő gépkocsijával. Konyhát ugyanis nem terveztek az épületbe, mert a velencei-tavi intéző bizottság garantálta ugyanis a parton nemrég épült üdülők főtt étellel való ellátását. Erre a célra egy hatalmas „főzőkombinátot" építtettek, amelyet hamarosan átadnak rendeltetésének.

A tervezők gondoltak a horgászokra is. A földszinten pecabottároló helyiséget, csizmamosót alakítottak ki a horgászás kedvelőinek. A budapesti vasutas horgászegyesület tagjai kedvezményesen vehetik igénybe ezt a szolgáltatást.

(kaszala)

Bővülő idegenforgalom

Az Utasellátó és a TOUROPA együttműködése

Mint arról már lapunkban is többször írtunk, az Utasellátó és a MÁV, valamint az NSZK-beli TOUROPA idegenforgalmi vállalat minden évben megállapodást köt arra, hogy a hazánkban szervezetten üdülő NSZK és osztrák vendégek a be-, illetve kiutazás alkalmával *Hegyeshalomtól Siófokig és vissza* étkezőkocsi-szolgáltatást vehetnek igénybe a vonaton.

Május 28-tól szeptember 4-ig szombatonként a Hegyeshalomnál belépő TOUROPA különvonatokhoz magyar étkezőkocsit kapcsolnak. Hegyeshalomtól — Komárom és Székesfehérvár érintésével — Siófokig magyaros jellegű ebédet, a hazatérő csoportoknak pedig vacsorát szolgálnak fel.

Az idén harminc százalékkal nőtt a hazánkba utazó külföldi csoportok száma. *Ezért az eddigi egy kocsi helyett, most már két étkezőkocsit kell a különvonathoz kapcsolni.* Különösen Dortmundból és Hamburgból érkezik sok vendég. (Képünkön: *ebéd az étkezőkocsiban*)

Kép és szöveg Drégely Vilmos

Gyümölcsöző együttműködés

Drezdai vasutasok Budapesten

Az NDK vasutak drezdai igazgatósága és a budapesti vasútigazgatóság között az évek során szoros szakmai, baráti kapcsolat alakult ki. A két igazgatóság vezetői, szakemberei kölcsönösen látogatják egymást.

Június 7—10. között Ansgar Ditman, a drezdai igazgatóság üzemirányítója, Karl Hübner, a drezdai műszakigéptelep vezetőhelyettese volt a budapestiek vendége. A vendéglátó igazgatóság részéről Tongori Imre vasútigazgató, dr. Fehér István és Nagyrónai László igazgatóhelyettesek voltak jelen azon a megbeszélésen, amelyen elemezték az M62-es, valamint az NDK-beli BR—120-as mozdonyoknál felszerelendő, úgynevezett átfolyásmérő óra alkalmazásával elérhető üzemanyag takarékosság lehetőségeit.

A vendégek ellátogattak a székesfehérvári vontatási üzemegységbe, ahol megtekintették az ott alkalmazott javítási technológiát és az M—62 mozdonyokon bevezetésre kerülő újítást, amelynek az a lényege, hogy a dízelmotorokat üresjáratban percenként 330-as fordulattal járatják majd, s így 6-8 százalékos üzemanyag-megtakarítást érnek el vele.

A látogatási programban szerepelt még a ferencvárosi mozdonyszín, valamint az ugyancsak ferencvárosban nemrégen üzembe helyezett Dowty-rendszerű kocsilassító fékberendezés megtekintése.

A tárgyaló felek megállapodtak abban, hogy az eddig tapasztalt hasznos kapcsolatot továbbra is fenntartják.

S. R.

Magyar—jugoszláv baráti találkozó

Már évek óta tart a kapcsolat a *nagykanizsai* vontatási üzemegység mozdonyvezetői és a jugoszláv *koprovnicai* fűtőház mozdonyvezetői között. Minden évben hol a kanizsaiak mennek ki hozzájuk, hol a jugoszláv kollégák látogatnak el Kanizsára.

Június 4—5-én a koprovnicai fűtőház gazdasági, társadalmi és KISZ-vezetői látogattak el Nagykanizsára. A kétnapos program keretében kulturális és sportrendezvényeken, majd üzemlátogatáson vettek részt. Vasárnap Badacsonyba kirándultak.

A MÁV kiváló brigádja

Ha valaki közéjük akar állni annak előbb bizonyítani kell

A MÁV Jegynyomda *Hámán Kató* szocialista brigádja eredményes munkájával kiérdemelte a *MÁV Kiváló brigádja* címet. A kollektíva tagjai egy tágas teremben az asztalokon szortírozzák a gépteremből odakerülő menetjegyíveket.

— *A vágáson és a fűzésen kívül csaknem minden munkát kézzel végzünk* — mondja *Gazsik Józsefné* brigádvezető. Ez bizony nagy megterhelést ró az itt dolgozó asszonyokra.

Megállunk az egyik asztalnál, ahol *Kostyalik Károlyné*, a legfiatalabb brigádtag az IBUSZ számára készülő jegyborítók még egybefüggő vágatlan íveit rakosgatja.

A kötészeti nagyteremben Gazsik Józsefné brigádvezető, Egri Lászlóné és Darabos Józsefné MÁV—IBUSZ-jegyek és a MÁV-nyugdíjasok betétfüzetének összehordását végzi

Tizenkét nő

— *Egy műszakban dolgozunk. Ennek az az oka, hogy ezt a nagy figyelmet igénylő munkát annak kell befejezni, aki elkezdte* — tájékoztat. — *Övé minden felelősség.* Például most az asztalomon tízezres oszlopokban halmoztam fel a jegyborítókat. Megkaptam a kezdő és a végszámot. Vigyázok arra, hogy az ívek nehogy fordítva kerüljenek a kupacba. Csakis így hibátlan a számozás. Nálunk a pontatlanság sok probléma forrása lehet. Ezért is lényeges az egyszemélyi felelősség.

— Ez valóban így van — veszi át a szót Gazsikné. — Ha az ívre idegen számokat írnak, akkor visszaküldik a hibás jegyeket és egyben jelzik a hiányt is. Elengedhetetlen tehát a hibamentes munka.

Gazsikné, aki gyártás-előkészítőként dolgozik, ugyancsak igyekszik jó példával elöljárni. Az ő dolga, hogy az úgynevezett kis munkatáskákat precízen kitöltse. A papírtasakokra írt utasítások igazítják útba a többieket. Innen olvashatják le az aznapi tennivalókat. *Nagyon fontos, hogy a munkát a megrendeléseknek megfelelően végezzék el.*

— A Kossuth Nyomdából kerültem ide könyvkötősegédként. Elsősorban az itteni egy műszak csábított, de szerepet játszott a választásban az is, hogy a férjem szintén vasutas. Ma már elmondhatom, jól választottam. Jó kollektívába kerültem, szívesen dolgozom itt.

Az 1973-ban alakult szocialista brigádnak jelenleg 12 tagja van. Valamennyien nők. A létszám nem teljes, mert Enzsölné gyermekgondozási szabadságát tölti. A két legfiatalabb brigádtagon kívül már mindenki kapott Kiváló Dolgozó kitüntetést. Darabosné *kiváló vasutas*, ő már túljutott a nyugdíjkorhatáron, de még mindig lelkesen és aktívan tevékenykedik.

— *1948-ban kerültem a jegynyomdába* — mondja. — A Ságvári Endre Nyomdaipari tanuló Intézetben szereztem segédlevelet 1975-ben. *Nagyon szeretem ezt a munkát, amely türelmet, precizitást kíván.* Éppen nyugdíjba készültem, amikor meghalt a férjem. Nagyon nehezen viseltem el ezt a csapást. Egyedül maradtam. A vezetők lehetővé tették, hogy tovább dolgozhatok a nyomdában.

Sokat túlóráztak

Egri Lászlóné ugyancsak szeretettel beszélt a nyomdai jegyolvasási teendőkről és a kis közösségről.

— *Minden jegynek más és más a leolvasási normája.* Bizony egyik-másik elég szigorú. Akad olyan is, amit ebben a részlegben legfeljebb egyké ember tud betartani. De az az igazság, hogy egyénenként változik kinek, melyik jegyfajta összerakása a könnyebb és melyik nehezebb. Számomra például a garnitúra szétszedése nem jelent gondot, viszont az ívleolvasás jobban igénybe vesz. *Szerencsére mi jól megértjük egymást.*

— Tulajdonképpen mi végezzük a jegykészítés utolsó munkafolyamatát — szól közbe Gazsikné. — Éppen ezért mi érezzük legjobban a határidő szorítását. Az elmúlt évben sok gondot okozott az új jegyekre történő átállás. Sokat túlóráztak az asszonyok. Mindenki kivette a részét a tennivalókból. *Munkácsi Tiborné* és *Ladányi Gyuláné* valamikor a gépteremben dolgozott. Az elmúlt időszakban visszamentek kisegíteni a régi munkaterületre. Ezzel enyhítettek egy kicsit a gépterem gondjain.

— *Most éppen egyik kollégámat helyettesítem* — mondja Munkácsiné, amikor megállunk a fűzőgép mellett. — *Csaknem húsz esztendeje dolgozom a jegynyomdában.* Tavaly a jegyátállás idején külön munkaszerződést is kötöttem a nyomdával, hiszen hónapokon át a hétvégét is munkával töltöttem. Három gyermekemet a nagymama vette gondozásba, amíg én bent álltam helyt. Jól jött a több pénz, de keményen megdolgoztam érte.

Tiszó Andrásnénak, a másik háromgyermekes anyukának ez az első munkahelye.

— *Nálunk a férjem vigyázott a gyerekekre. Sajnos váltott műszakban dolgozik, emiatt nem volt könnyű dolga.* Nem örült a sok plusz munkának, de azért megértette, hogy ebből én sem maradhatok ki.

A közösségi életre is szakítanak időt

A Hámán Kató brigádba nem könnyű bekerülni. Előbb bizonyítani kell annak, aki közéjük akar állni. A brigád két „legfiatalabb" tagját két esztendővel ezelőtt vették fel. *Prilenszky Gézáné* és *Popovics Lászlóné* azóta szorgalmas, lelkes tagja lett a kollektívának. Naponta igazolják munkájukkal, hozzáállásukkal, hogy helyük van a közösségben. Mindezt a brigádvezetőtől tudtam meg, miközben még benézünk *Kertész Istvánnéhoz*, aki immár 25 esztendőt töltött el a jegynyomdában.

— *A Volán-jegyek expediálását végzem. Húsz kirendeltséggel tartom a kapcsolatot, és mellékesen csomagolok, mert ezt a munkát is nagyon szeretem.* Mivel hozzám futnak be a Volán-megrendelések ezért pontosan tudom mikor, hová és miből mennyit kell szállítanunk. Van, amikor magam állítom össze a szállításra kész csomagot és már értesítem is a vevőket, hogy jöhetnek a jegyekért.

Ennyi plusz munka mellett szinte hihetetlen, hogy a brigádnak szórakozásra, közös kirándulásra is jut ideje. Szívesen töltik együtt a szabad idejüket. Azokkal is törődnek, akik már nyugdíjba mentek. *Gyakran rendeznek nyugdíjastalálkozókat.* Erről árulkodik a naplójuk is, ahol a jó hangulatban töltött találkozók emlékét fotók őrzik. —csik—

Tiszó Andrásné, Kostyalik Károlyné, Ladányi Gyuláné, és Popovics Lászlóné biztos kézzel rendezi a csomagolásra váró anyagot
(Laczkó Ildikó felvételei)

Napirenden az együttműködés

Moszkvában tanácskoztak a szocialista országok háló- és étkezőkocsi-vállalatainak a vezetői

A szocialista országok háló- és étkezőkocsi-vállalatainak együttműködéséről 1973-ban jött létre megállapodás. Az együttműködést szervező *Meghatalmazottak Tanácsa* — melynek a társvállalatok vezérigazgatói a tagjai —, június elején tartotta 11. ülését. A találkozóra ezúttal Moszkvában került sor. Az Utasellátó Vállalatot *Tóth László* főigazgató képviselte.

Az ülés napirendjén szerepelt — többek között — a szervezet eddigi tevékenységének, a közös munka eredményeinek az értékelése.

A részvevők a tanács munkáját hasznosnak ítélték, de csakúgy, mint a KGST-együttműködés más területein is, *szükségesnek tartják, hogy emeljék a közös munka hatékonyságát.* Ennek érdekében folyamatosan ellenőrzik a már elfogadott határozatok végrehajtását és olyan új kérdéseket tűznek csak napirendre, melyeknél a közös munka konkrét eredményei a gyakorlatban, az utasok ellátásában mielőbb éreztetik kedvező hatásukat. *Ilyen például egymás háló- és étkezőkocsijainak rendszeres ellenőrzése.* Ezt már 8 évvel ezelőtt megvitatták ugyan, de az összegyűjtött tapasztalatok alapján az akkori megállapodás módosításra szorul.

Ehhez a kérdéshez csatlakozik a háló- és étkezőkocsik szolgálati dokumentumainak ügye: *az ellenőrök munkáját rendkívül megnehezíti, hogy ezek az iratok országonként különböznek egymástól.* Nyilvánvaló, hogy teljes egységesítésük a különböző belső előírások következtében nem lehet a cél, az ellenőrzés szempontjából leglényegesebb néhány részfeladatot — ilyen a pontozóív vezetése — szükséges lenne egységessé tenni. A tanács az erre vonatkozó javaslatot a következő ülésen teszi meg az illetékes vasúti szerveknek.

A Meghatalmazottak Tanácsa *reklámszakértői csoportjának közös ténykedése már évtizedes múlttal rendelkezik.* Az idei reklámkonferencia eredményeit rögzítő jegyzőkönyvet a tanács jóváhagyta.

Az Utasellátó Vállalat e napirendi pont keretében számolt be a tavasszal megrendezett román, illetve magyar *gasztronómiai hét* sikeréről is. A Meghatalmazottak Tanácsa elfogadta az 1982/83. évre szóló munkatervét, és úgy határozott, hogy jövő évi ülését a Román Szocialista Köztársaságban tartja.

Tóth László főigazgató a társvállalatok vezetőivel kétoldalú tárgyalásokat is folytatott, amelyek során elsősorban időszerű, mozgószolgálati üzemeltetéssel kapcsolatos kérdéseket tisztáztak.

Akik nem ismernek lehetetlent

KIVÁLÓ KOLLEKTÍVA A POGGYÁSZRAKTÁRBAN

A Keleti körzeti üzemfőnökség kereskedelmi *Béke* szocialista brigádja az idén immár másodszor nyerte el a *MÁV Kiváló Brigádja* címet.

— Brigádunk tizennyolc évvel ezelőtt alakult — mondja a tíztagú kollektíva vezetője, *Vasas László*. — 1976-ban nyertük el az aranykoszorús jelvényt. A MÁV Kiváló Brigádja címmel pedig két évvel ezelőtt tüntettek ki bennünket.

A brigád munkahelye a poggyászraktár. Valamennyien nehéz fizikai munkát végeznek.

— Ez a kollektíva nem ismer lehetetlent — nyilatkozza *Lázár József* állomásfőnök-helyettes. — Mindig az elsők között vesznek részt a társadalmi munkában, a közös megmozdulásokban. Pedig nem könnyű az ő munkájuk. Egy forda alatt átlagban húsz tonna súlyt mozgatnak meg, általában bőröndöket, csomagokat. Még nem veszett el poggyász az ő hibájukból.

De nemcsak a fizikai munkát igénylő akciókból veszik ki részüket, hanem törődnek a művelődéssel, a tanulással is. Jó példa erre *Juhász Rafael* és *Dragovics Imre*, akiknek nem volt meg az általános iskolai végzettségük. *Mikola Dezsőné* patronálásával sikeresen befejezték általános iskolai tanulmányaikat.

A brigád életében szomorú esemény is történt. 1980 szeptemberében meghalt *Tóth Márton* munkatársuk. A kollektíva kötelességének tartotta, hogy segítsen a családon. A feleségét elhelyezték a Keletiben és a két kisgyermeket is patronálják. *Tóthné* most házat épít Nagyúton. A brigád elhatározta, hogy segít a házépítésben.

Gyakran szakítanak időt a művelődésre, a kikapcsolódásra is. Szívesen járnak a *Szovjet Tudomány és Kultúra Házába.* Legutóbb május 7-én, a Győzelem 37. évfordulója tiszteletére rendezett megemlékezésen vettek ott részt. Nem ritkák a családtagokkal együtt szervezett rendezvények, kirándulások sem. A hozzátartozókat szinte a brigád tagjainak tekintik. *Mikola Dezsőné* fia kisiskolás kora óta jár közéjük. Kezdetben a raktárban is segédkezett. Azóta már elvégezte az egyetemet, fogorvos lett. A brigád tagjai vele kezeltetik a fogukat.

— *Már megkezdődött a nyári forgalom, s ez valamenynyiünknek nagy próbatétel* — jegyzi meg a brigádvezető. — *Vállalásaink között szerepel többek között a nemzetközi vonatokkal érkező poggyászok gyors kirakása, kezelése.* A mi feladatunk az autósvonatok fogadása, illetve azok ki- és berakásának segítése is. Ez a munka jó szervezőkészséget igényel. Az elmúlt évben egy-egy autósszerelvényt 15 perc alatt hagytak el a személygépkocsik.

(séra)

Osztrák vendégkórus Szombathelyen

A szombathelyi járműjavító Haladás Férfikarának vendégeként Szombathelyre érkezett az osztrák Niederösterreichische Alpenchor kórus. A két kórus közös hangversenyt adott, melyen az osztrák kórus *Grieg, Wagner, Offenbach, Verdi,* a *Haladás* kórus pedig *Kodály, Liszt, Guonod* és *Verdi* műveit énekelte.

Az Alpenchor kórus 1949-ben alakult St. Pöltenben, s az Osztrák Szövetségi Vasutak Wörth-Művek vasutas kultúregyesületének a tagja.

Dávid József

ÚJ BORSÓ

Szepesi András és Tóth László között a barátság szálai akkor kezdtek lazulni, amikor Szepesiék hétvégi telket vásároltak.

— Mi a fenének az neked? — mondogatta barátjának Tóth —, hiszen annyit sem értesz a kertészethez, mint tyúk az ABC-hez.

— No csak jönnétek ki már egyszer — felelt a csipkelődésre Szepesi—, és látnátok: mi minden található abban a kis kertben.

Tóthot nem érdekelte a természet közelsége. Városon nőtt fel. Neki elég volt a park, nyáron egy-egy kirándulás, de ott is azt nézte, hol lehet minél hamarabb leheveredni, „tariszniyát" bontani. No meg egyébként is: tizenöt éve, hogy mozdonyra került, járta az országot, a vasúti pálya két oldalán szeme elé tárulkozik a természet, miért túrná magát, akár a vakondok, egy tenyérnyi földdarabkába?

Sajnálta, hogy barátját elragadta a telek, mert azelőtt szabad idejük jó részét együtt töltötték. A feleségek is jól kijöttek. Bolond ez a Bandi. Pedig ő is városon nevelkedett, de hát most ez a divat. Olyan mint az ácsingózó gyerekek. Ennek is van, annak is van, hát nekik is kell. Igaz, hogy Szepesi néhány éve bent dolgozik az igazgatóságon, egész héten a négy fal között ül, hát akkor menjen, ölelkezzen a természettel a főintéző úr, akinek az olajos kezű masiniszta barátja talán már nem is nagyon tetszik.

Nem volt igaza. A régi kollégák között már-már csak egyedül képviselte ezt a nézetet, de annál vadabbul hajtogatta, hogy mind bolond, aki a szabad idejét földtúrással, gebesztéssel tölti.

Arról nem tudott, hogy a felesége az idén már kétszer is kint járt Szepesiék kertjében, s nagyon kellett fegyelmeznie magát, hogy el ne kottyantsa férje előtt, milyen csodálatos az a telek.

A tízesztendős kisfiuk, Lacika azonban nem tett a szájára lakatot. Egyik este — amikor apja — dicsérgette a finom zöldborsó levest, kimondta:

— Ez is a Bandi bácsiék kertjében termett.

— Ez is? — tette le a kanalat Tóth — és még mi? — nézett a feleségére.

— Meg ez a szép földieper is, amit mindjárt tálalok.

Tóth László eltolta maga elől az ételt, majd dühösen kikelt magából:

— Hát nem hozok én neked annyi pénzt, hogy egy marék újborsót tudjál venni a piacon? — nézett szemrehányóan a feleségére.

— Mit csináljak? — hajtotta le fejét az asszony, ha olyan jó szívvel és kedvesen adták?

— Talán még ki is mentél érte oda, a franckarikába.

— Ki én — nézett bátran férje szemébe Tóthné —, aztán miért baj az, hogy kíváncsi voltam már a kertjükre? Biztosan te is megcsodálnád.

— Mi a fenét lehet egy kerten csodálni? — pattogott tovább Tóth, és amit soha nem szokott, nagy dírrel-dúrral elrohant otthonról.

Az is ritkán fordult elő tizenkét évi házasságuk alatt, hogy késő éjszakáig elmaradjon, de most megtörtént és ennek a folytatása volt, hogy csúnyán veszekedtek. Még a gyerek is felriadt.

Amikor másnap reggel szolgálatba indult, bocsánatot akart kérni a feleségétől, de végül is meggondolta magát: méghogy ő hajoljon meg egy marék új borsó miatt?! Azt már nem. Mérgében csak a kisfiát puszilta meg, amikor elment.

Nevetséges, de egy hétig tartott a haragszom rád. A hét végén azután megtört a jég. Amikor szolgálatból hazaért, egy kis cetlit talált a konyhaasztalon, s rajta a fia írása:

A szombathelyi sikerek titka:

A céltudatos pályagazdálkodás

A szombathelyi vasútigazgatóság építési és pályafenntartási főnökségeit 1981. évi munkájukért a közlekedés- és postaügyi miniszter és a Vasutasok Szakszervezete elnöksége *kiváló* kitüntetésben részesítette.

A Nyugat-Dunántúlon végzett nagyszabású felújítási és karbantartási munkák menete, a hidak és épületek állaga mindig a figyelem középpontjában állt. Nem véletlen, hogy a különböző értekezleteken, az ifjúsági parlamenten, termelési tanácskozásokon csak dicséret, elismerés érte a pályafenntartásiakat.

Mi a siker titka? Erről beszélgettem a szombathelyi igazgatóságon *Pammer Lászlóval*, a II. osztály, az építési és pályafenntartási szakszolgálat vezetőjével.

— *Azzal szeretném kezdeni, hogy a II. osztály irányítása alá tartozó pályafenntartási, építési és hídfenntartási főnökségek között külön-külön is és együttesen is jó a versenyszellem* — mondotta. — Ezt mi azzal segítjük, hogy időnként korszerűsítjük a versenyszabályzatot. Az értékelésnél pedig mindig a valóságos helyzet, a végzett munkát tükröző, szubjektivitásmentes elbírálás kerül előtérbe. *Így például a vágányállapotoknál nem a bázisadatokat, hanem egy elméleti pontszámot jelöltünk meg.* Differenciáltabban értékeljük a tengelyterhelést és a sebességemelést eredményező fenntartási munkálatokat. Rendszeresen vizsgáljuk a hálózati lassújeleket és a vágányzári időket. Az önköltségcsökkentést csak bizonyos mértégik ismertük el eredményként.

Előtérbe került a céltudatosabb pályagazdálkodás. A mellékvonalakra beépített sínhosszak 62 százaléka és az aljak 34 százaléka a nagy tengelynyomású fővonalakról kerültek ki. A fővonalakon ezek a mezők még öt-tíz évig lettek volna megfelelőek, mellékvonalakon még nyolcvan-kilencven évig futhatnak rajta a vonatok. A tervhez képest 50 százalékkal növelték a korszerű travesan eljárással javított aljak számát. A Nyugat-Dunántúlon tavaly 18 kilométer pályát újítottak fel.

Jó kapcsolatot alakítottak ki a celldömölki építési főnökséggel. A korszerű technikai, technológiai ismereiket, gépeiket átadják egymás megsegítése érdekében. A celldömölkiek telepén építették az előre gyártott vágánymezőket.

— *Év közben átszerveztük a vágánygondozói szolgálatot* — folytatja Pammer László. — *A vonalállapotoknak és a terheléseknek megfelelően újból szabályoztuk a vonalbejárások gyakoriságát.* Ezzel 40 dolgozót tudunk átcsoportosítani más fontos munkakörökbe. Szervezési és műszaki intézkedésekkel négy őrhelyen tizenegy pályaőri létszámot szabadítottunk fel.

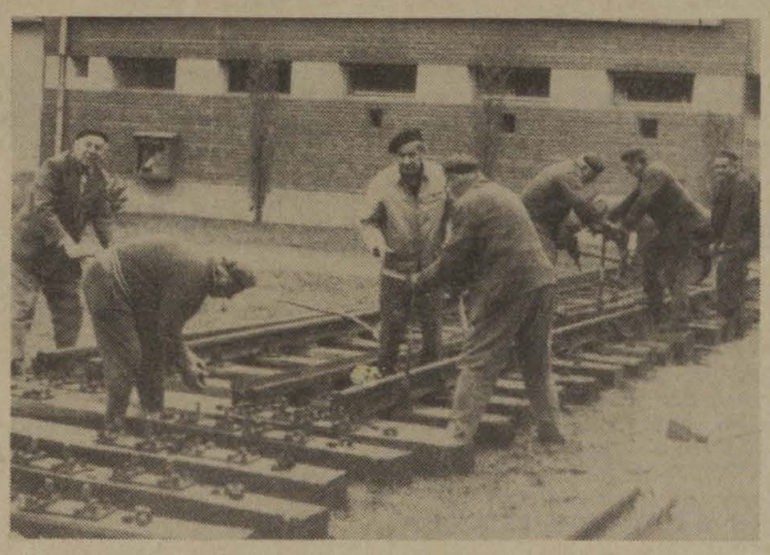
Az engedélyezett vágányzári idők túllépését szigorúan negatívként értékelték az egyes főnökségeknél. A hófúvásos bakonyi területeken az időben felszerelt váltófűtők megbízhatóan működtek.

Az épületfenntartási tevékenység volumenét is tovább növeltük. Az épületszerkezetek gyártását az EHF építésvezetőségein szakosítottuk. *A hídfenntartási tmk jellegű munkálatoknál fokoztuk az igényességet.* Egy felvonulással végeztük el valamennyi szükséges és soron következő javítási feladatot.

Az utazási körülmények javítására a Balaton északi partján levő állomásokat és megállóhelyeket is kiemelten kezelték. Több magasított peront építettek. Soronkívül végezték el több csomóponton a takarítóvágányok kiépítését. Befejeződött Sárvár állomás teljes pályarekonstrukciója.

— *Az eredményeket a szakszolgálat együttesen érte el. Ennek ellenére az elmúlt évben a zalaegerszegi, a veszprémi és a soproni pályafenntartási főnökségek, valamint az ÉHF 1500 ponton felüli versenyeredményei voltak a legdöntőbbek* — tette hozzá, mintegy magyarázatként.

Sz. Jakab



Kitérőt cserél a Széchenyi István szocialista brigád

Budapest—Székesfehérvár között

Befejeződött a pályarekonstrukció első szakasza

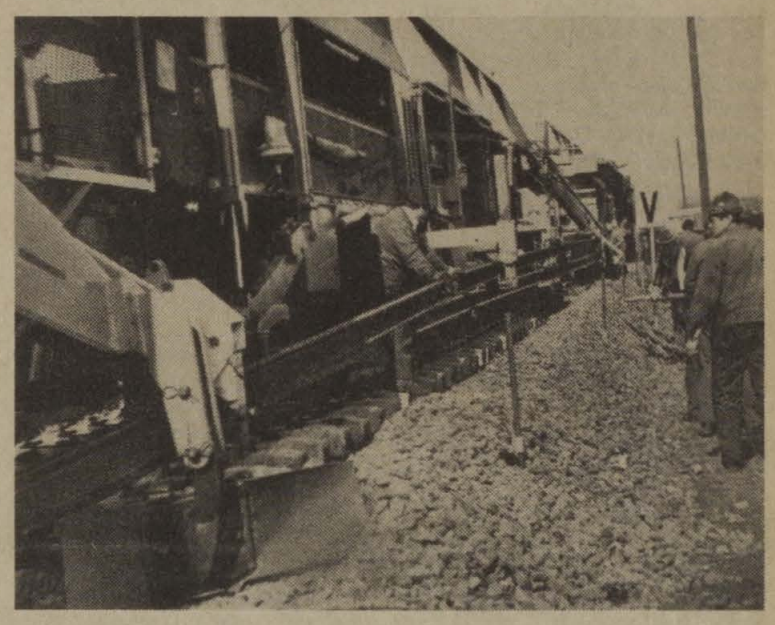
Baracska állomáson az átmenő fővágányon dolgoznak az építők, emiatt a gyorsvonat kitérőben halad át

A *Budapest—Székesfehérvár* közötti vasútvonal felújítását a tervezettnél két évvel előbb kezdték el, mert az elhasználódott pályán a sok vágányzár miatt a vonatok már 20-25 percet késtek. A tavaly ősszel kezdődött rekonstrukció első szakasza június 11-én fejeződött be. A pályafelújítás fővállalkozója a budapesti építési főnökség.

— *A debreceni és a dombóvári építési főnökség is részt vett tavaly a felújítási munkában* — tájékoztat *Németh Gyula*, a budapesti építési főnökség igazgatója. — Martonvásár—Baracska, illetve Baracska és Kápolnásnyék közötti vonal rekonstrukcióját végezték el. *A mi építési főnökségünk Kápolnásnyék és Gárdony között építette újjá a jobb vágányt.* Munkánkat a rendkívül kedvezőtlen terepviszonyok nehezítették. Sok helyütt iszapos, laza volt az alap, a Velencei-tó környékén pedig a magas talajvízszintet is számításba kellett venni.

— Milyen különleges anyagokat használtak az építés során?

— Ahhoz, hogy tartós és üzembiztos legyen az alépítmény, a pálya, korszerű anyagokat, eszközöket is használtunk. *A Velencei tó mentén például aszfalt réteget és műszaki textíliát építettünk az ágyazat alá. Ezen kívül nagy mennyiségű, alépítményt javító bányakavicsot is felhasználtunk.* Néhol a magas talajvízszint miatt a pályát majdnem fél méterrel megemeltük. Mindez hosszadalmassá tette a munkát és a forgalmat is szüneteltetni kellett. Húsz vonatot Pusztaszabolcs felé tereltek.



Munkában a géplánc
(Óvári Árpád felvételei)

— Milyen volt az együttműködés a szakszolgálatok dolgozóival?

— A forgalmi szakszolgálattal való jó együttműködést bizonyítja például az is, hogy a tervezettnél nyolc nappal kevesebb vágányzárt kellett elrendelni. A rekonstrukció első szakaszának sikeres befejezéséhez nagymértékben hozzájárult még a MÁV Építési Géptelep Főnökség, a MÁV Jászkiséri Építőgépjavító Üzem és a jobb parti biztosító berendezési fenntartási főnökség. A Székesfehérvári Közúti Építő Vállalat is jó partnernek bizonyult. Ugyanez mondható el az osztrák Plasser cég huszonkilenc dolgozójáról, akik géplánccukkal percnyi pontossággal végezték a rájuk bízott munkát.

— Okozott-e gondot az anyaghiány?

— *Néha akadozott a zúzottkő és sínszállítás.* Emiatt többször átcsoportosítottuk a munkát. Az építkezés tizennyolc tagú vezető gárdája — élén a harmincket esztendős *Lukács Zoltánnal* — helytállt. Ugyancsak dicséret illeti az építő munkásokat, köztük a budapest—hegyeshalmi vonalról áthozott *Széchenyi* és a *Kandó* szocialista brigádokat.

— Mikor folytatják a vonal építését?

— A rekonstrukció második szakaszát szeptember 26-án kezdjük. Az építők hatvan százaléka azonban továbbra is a vonalon teljesít szolgálatot. Peronokat javítanak és előkészítik a vonalat a további felújításhoz — mondotta befejezésül *Németh Gyula.*

S. R.

Motorvonattal — nyírségi tájakon

A *Mátészalka* és *Nyíregyháza* között közlekedő MDa motorvonat vezetőállásában az indításra várunk. Szombat van, a kocsik zsúfoltak. Két fiatal hölgy méltatlankodik ezen, miközben — szinte az indítás pillanatában — bepréselik magukat az egyik kocsiba. Az ajtók hangtalanul záródnak, csak az erre való figyelmeztetés marad el, hiszen a vonaton nincsenek hangszórók.

Hamarosan elhagyjuk Mátészalkát. Almásligetek mellett robogunk, kis állomások maradnak mögöttünk. A Szabolcs „aranyát" termő fákon látni a mogyorónyi nagyságú almákat. Már szőkülnek a búza- és rozstáblák is.

Szakál Miklós mozdonyvezető jól ismeri ezt a vonalat. *Nyírcsászári* után akácillat csapódik be az ablakon. Eddig még nem késtünk, tartjuk a menetidőt. Hamarosan befutunk *Nyírbátor* állomásra. A 700 éves város állomásának teherforgalmát a szomszédságában levő Növényolajipari Vállalat üzeme határozza meg. Innen szállítják a világ minden tájára a híres Bóni étolajat.

Utasok szállnak le és fel, aztán itt is percnyi pontossággal indítanak. A pálya mindkét oldalán akácosok húzódnak. *Máriapócsot* elhagyva közeledünk a természetvédelmi területté nyilvánított *Mohos-tó* felé. A vonatból sajnos nem látni. Csak kisebb tavak, patakok csillognak a napsütésben. Távolabb, a búzatáblák szélén egy őzet pillantunk meg. A töltésoldalban fácánkakas rebben. Ezt a tájat kedvelik az apróvadak.

— Állandó vonalellenőrünk egy rókacsalád is — mondja mosolyogva a mozdonyvezető.

Most is látjuk őket. Tisztes távolságból figyelik a vonatot. Közeledünk a megyeszékhely állomásához. A sínpárok fölött már felsővezeték húzódik. A bejárati jelző azonban vörös. Meg kell állni. Néhány perces várakozás után méltóságteljesen gördülünk be Nyíregyháza állomásra. Célhoz értünk.

Zsoldos Barnabás

„Apuka nagyon kérlek, gyere utánunk a Bandi bácsiék kertjébe, mert Anyu is ezt szeretné".

Hát még mi a . . . — mondott egy cifrát, hogy mit nem szeretne a felesége, de bárhogy is füstölgött magában, érezte, hogy a kivékülés útja Szepesiék kertjén át vezet asszonykájához és kelletlen, de elindult, pedig csak hallomásból tudta, hogy merre található barátja kertje.

No a sok vakond, a szorgos hangyák — jegyezte meg ironikusan, kint az üdülőterületen, a kertjükben szorgoskodó emberekre, és az is bosszantotta, hogy már az első megkérdezett pontosan megmondta, hol található a Szepesiék hétvégi telke.

Amikor bekocogott, a két asszony a kis faház előtti árnyas rózsalugas alatt trécselt.

— Hát a gyerek? — kérdezte köszönés után valami kényszerűségből Tóth, de felesége választ helyet a nyakába ugrott, a másik asszony meg örvendezve kiabált a gazdáért, aki a gyerekekkel cseresznyézett a ház mögött.

— Hamut a vendég lába alá! — fogadta szívélyesen a barátja is Tóthot, majd körbehurcolta a kis birodalmán.

A kertben minden fának, bokornak és rózsatőnek külön története van, amit Szepesi olyan lelkesen ecsetelt, hogy a vendég végül is feloldódott és a rózsalugas alatt már azzal évődött feleségével, hogy ha lenne itt a közelben egy eladó telek, ő is beszállna a bolondériások nagy családjába.

— Van itt, nem messze tőlünk egy 200 négyszögöles telek, s ha nem viccelsz — kapott a szón Szepesi, de a barátja legyintett:

— Ugyan már! Hol lenne nekünk arra pénzünk!

— És ha van? — ragyogott a szeme a feleségének —, hiszen tudod, 42 ezret raktunk a takarékba.

— Sokra mész vele — így a férj. — Hiszen ahogy látom, itt már villany is van, s nem adják bagóért a telket.

— Azt hetvenezerért megkaphatnád — erősködött Szepesi, és már invitálta is a barátját, hogy menjenek, nézzék meg.

— Aki idejön, tisztára megszédül — adta meg magát Tóth László, s már indultak is teleknézőbe.

Hamar megegyeztek, s mire Tóth felocsúdott a nagy hétvégi kertmámorból, félig-meddig már ő is telektulajdonos lett.

Visszatérve barátja rózsalugasa alá, felesége a nyakába csimpaszkodva ígérte:

— Jövőre már a sajátunkból főzöm neked a finom borsólevest.

— Ajaj — emelte poharát Tóth, és humorizálva sápítozott:

— De mikor érik majd a saját cseresznyém?

— Csak türelem, és szorgalom kell hozzá pajtás — csapdosta hátba barátját Szepesi, majd nagy szakértelemmel magyarázta a gyümölcsfák telepítésének és gondozásának fortélyát.

Harkányi brigádok

A harkányi MÁV Gyógyház Kandó Kálmán és Kossuth Zsuzsanna szocialista brigádjai két nap társadalmi munkát végeztek a helyi óvodában és játékokat ajándékoztak a kicsiknek. A pécsi megyei kórház nőgyógyászati osztályának újjáépítéséhez pedig egynapi munkabérüket ajánlották fel.

GYULA ÁLLOMÁS

Élenjáró szolgálati hely

Gyula állomás világosra meszelt felvételi épülete előtt szemet gyönyörködtető virágos park pompázik. Csodálják az utasok és a helybéliek is.

— A pályafenntartás kertészete látja el parkunkat virágokkal — mondja *Horányi László* állomásfőnök. — Az állomás öt szocialista brigádja ápolja, locsolja az ágyásokat és az állványokon levő növényeket. Gyula nagy forgalmú város. Sok idegen megfordul itt. Ezért is fordítunk nagy gondot környezetünkre.

A gyulai vasutasok azonban nemcsak a virágot szeretik, hanem a munkát is. Ennek bizonyítéka többek között az idén kapott Élenjáró Szolgálati Hely kitüntetés. *Az áruszállításban túlteljesítették a tervet.* A 62 ezer tonna árufeladási tervet például majdnem 71 ezer tonnára. Az állomásra évente általában 250 ezer tonna áru érkezik.

— *Nemrég fejezték be a Békéscsaba és Gyula közötti vasútvonal átépítését* — magyarázza a főnök. — Ezáltal gyorsabb lett a személy- és áruforgalom. Jelenleg a Gyula és Sarkad közötti vonalat építik át. Egy szakasza az idén már el is készül. Sajnos állomásunk vonatbefogadó képessége kicsi.

— Gyula napjainkban már nemcsak élelmiszer-készítményeiről híres, hanem fürdőjéről, üdülőiről, és arról is, hogy minden év nyarán itt rendezik az eszperantó kongresszust. Okoz-e gondokat a nagy utasforgalom?

— *Állomásunk 45 dolgozója többségében tapasztalt, jó vasutas. Sokat számít a rutin és a fegyelem.* Nyáron azonban, a nagy forgalom miatt így is szaporodnak a gondjaink. Gyulán a Csepel Művek épített egy üdülőt és most már kettő van. Lehet, hogy a kettőt majd összevonják és SZOT-üdülőként üzemeltetik. Akkor kéthetenként 1200 vendég érkezik ide. A turnusváltás azonban nem egy napon lesz, amely a mi munkánkat is könnyíti. *A hétvégeken nagyon sok turista érkezik városunkba,* megtekinteni a gyulai várat és a Várszínházat.

— Mit tettek a zsúfoltság, a torlódás elkerülése érdekében?

— *Jó kapcsolatot teremtettünk a város kulturális intézményeinek vezetőivel.* Ők időben értesítenek minket arról, hogy milyen rendezvények mikor lesznek, és mennyi vendég várható. Mi is felkészülhetünk tehát a nagyobb forgalomra, és ha szükséges, különvonatot, vagy több kocsit biztosítunk az adott időben. Nyáron mindig kihasználva, gazdaságosan közlekedik a Körös expressz és a szegedi gyors is — mondotta befejezésül *Horányi László.*

K. F.

ÚJÍTÓMOZGALOM

Előzetes szerződés, újítás kidolgozására

Az újítómozgalom eredményei tervszerű irányítással számottevően fokozhatók. A tervszerű irányításnak hatásos eszközei a meghirdetett újítási feladattervi témák, a versenyek és egyéb célkitűzések. Ezeket rendszerint a vasút műszaki fejlesztési célkitűzéseinek figyelembevételével hirdetik meg.

Azok a javaslatok tarthatnak számot tehát elsősorban a kedvező elbírálásra, amelyeknek hasznosítása az adott főnökség termelésében, fejlesztési tevékenységében mutatkozó szűk keresztmetszetek, műszaki, gazdasági problémák megoldását eredményezheti.

A főnökségek ezeket a problémákat általában *újítási feladatterv*ben gyűjtik össze és ismertetik a dolgozókkal.

Elsődleges követelmény, hogy az újítók, újítani szándékozók mindenekelőtt a *MÁV újítási feladattervében szereplő problémák megoldását tűzzék maguk elé.* Az újítási feladattervekben szereplő problémák megoldására kidolgozott javaslatok a legesélyesebbek arra, hogy újításként elfogadják.

A helyesen összeállított újítási feladattervek ugyanis csak olyan problémákat tartalmaznak, melyeknek megoldása:

— műszaki vagy üzemszervezéssel kapcsolatos javaslat,

— a főnökségnél viszonylag újnak minősül,

— a vállalat, illetve a főnökség számára hasznos eredménnyel jár.

Az újítási rendelet szerint az újítási feladattervben meg kell határozni az anyagi elismerés mértékét is. *Ez is jogbiztonságot ad az újítóknak.* mert biztosítják arra, hogy ha valamelyik problémát megoldják, s azt a főnökség hasznosítja, jogosultak a feladattervben meghatározott díjazásra.

Az újítási jogszabály (VUSZ 24. §) lehetővé teszi, hogy a dolgozó — bármilyen munkaköre, beosztása van — és a szolgálati főnökség *szerződésben állapodjon meg az újítási javaslat kidolgozására.* Ilyen szerződés megkötését a dolgozó vagy az érdekelt szolgálati főnökség egyaránt kezdeményezheti. Alkalmazása biztosítja egyrészt az újítómozgalom irányítását, másrészt garanciát ad a dolgozók újítási tevékenységéhez.

Melyek az előzetes szerződés előnyei a dolgozók számára?

Először is, szavatolja azt, hogy a javaslatot a főnökség érdeklődéssel fogadja, várja annak kidolgozását, és ha hasznossága igazolt, gondoskodik annak gyors elbírálásáról, megvalósításáról. Már a munka megkezdése előtt tisztázható az is, hogy a feladat megoldására milyen irányban helyes elindulni.

Rögzíthető az előzetes szerződésben az is, hogy a főnökség különböző szervei milyen segítséget adjanak — *műszaki segítség, tájékoztatás, szakirodalom stb.* — a probléma megoldásához, az újítási javaslat körültekintő kidolgozásához.

Előre meg lehet állapodni abban is, hogy sikeres kidolgozás és az azt követő hasznosítás esetén az újító milyen formában és milyen mértékű anyagi elismerésben részesüljön (garantált anyagi elismerés).

Az előzetes szerződés tehát garanciát nyújt a dolgozónak, hogy az újítási javaslat kidolgozását biztonságosan, az előzetes megállapodásokra figyelemmel végezze.

Melyek az előzetes szerződés előnyei a főnökség számára?

Az újítások jelentősen befolyásolhatják a főnökség gazdálkodását, eredményes működését, nyereségét. A főnökség tehát akkor jár el helyesen, ha gondolkodásra, újítások kidolgozására ösztönzi a dolgozókat, s megteremti annak gazdasági-anyagi alapjait. Az előzetes szerződéses rendszer ezt nagy mértékben elősegíti, hasznos a vasút számára is, éspedig:

— irányítottabbá teszi az újítómozgalmat, mert azok a dolgozók, kollektívák, amelyek előzetes megállapodásokat kötöttek, nyilvánvalóan olyan problémák megoldásával foglalkoznak, melyek a főnökségnek, illetve a vasútnak egyaránt gondot okoznak;

— az így kidolgozott javaslatoknak biztosítottak a megvalósítási feltételei, hiszen — éppen az irányítottság következtében — a fejlesztési célkitűzésekhez kapcsolódnak, s ezeknek anyagi, műszaki-technikai, munkaerő stb. feltételeit a vállalat megtervezi;

— a szervezettség meggyorsítja a megvalósítást, amely a vasútnak, a vasutas kollektívának és az újítóknak egyaránt érdeke; az újítás eredményeként keletkezett haszon növeli a részesedési alapot, tehát többet lehet szétosztani, szociális, kulturális és jóléti célokra is fordítani: az újító is gyorsabban jut a megérdemelt anyagi elismeréshez, amely további aktivitásra ösztönöz.

Az előzetesen megkötött szerződésekben rögzítik a határidőket is, amikorra a dolgozók vállalják a megoldás kidolgozását. Egy-két év tapasztalata tehát már megközelítő pontossággal mutatja, hogy milyen arányban sikerülnek a megoldások.

Mit tartalmazzon az előzetes szerződés?

Elsősorban a megoldásra váró problémának a leírását és a várható eredményt. Ilyen lehet például a minőség meghatározott százalékkal való növelése, a selejt csökkentése, az anyagmegtakarítás mértéke, a termelékenység növekedése. E követelmények külön-külön is előírhatók.

A szerződésnek tartalmaznia kell a javaslat kidolgozásának határidejét is. *(Például a második negyedév vége, a harmadik negyedév közepe stb.)* Célszerű a szerződésben rögzíteni azt is, hogy kik azok a gazdasági, műszaki vezetők, akik segítséget nyújtanak, tanácsot adnak az újítónak.

Dr. Gyóni Béla

Újítási ankét

A GySEV Igazgatóság és a szakszervezeti bizottság közösen, június 14-én *újítási ankétot* rendezett az igazgatóság tanácstermében.

Gárdai Gábor, az igazgatóság műszaki osztályának vezetője megnyitójában ismertette a GySEV újítómozgalmának helyzetét. Hangsúlyozta, hogy az elbírálási és véleményezési idő hosszú, ami az újítási kedvet kedvezőtlenül befolyásolja. A hetvenes években például csak 1-3 újítást nyújtottak be évenként. A megadott témákra is nagyon kevés javaslat érkezett.

A dolgozók aktivizálására a múlt év decemberében ötletpályázatot hirdettek. *A pályázatra 86 ötlet érkezett, ebből 32 ötletet elfogadtak.*

Az ankét végén osztották ki az újítások elbírálásában részt vevők tiszteletdíját és az ötletpályázaton elfogadott ötletek díjait.

Kovács Anikó

KISZ-es névadó Nagykanizsán

A nagykanizsai csomóponti KISZ-bizottság névadót szervezett a városi tanács házasságkötő termében. A KISZ-bizottság képviseletében *Böröcz Zoltán* köszöntötte a tizenkét apróságot és hozzátartozóikat. A szakszervezettől minden újszülött 500 forintos takarékbetétkönyvet kapott ajándékba.

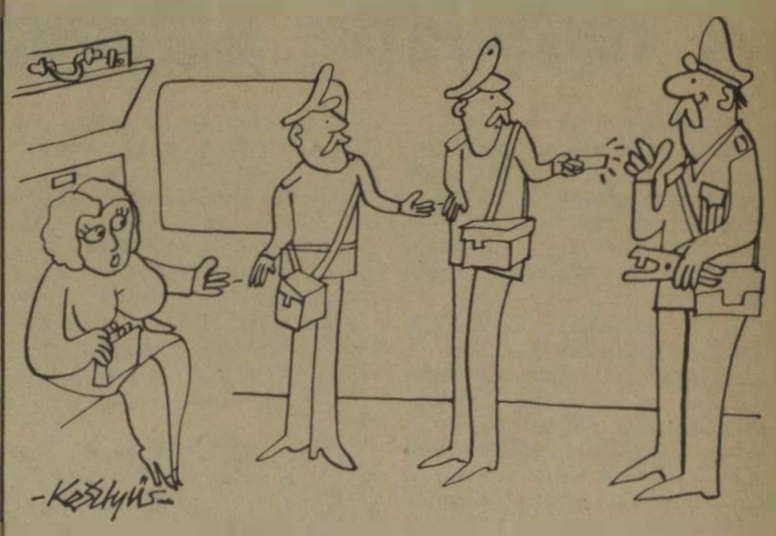
A KISZ-névadónak Nagykanizsán már hagyományai vannak, minden két évben megszervezik. A névadó 982. június 5-én volt.

MUNKAVÉDELMI VETÉLKEDŐ

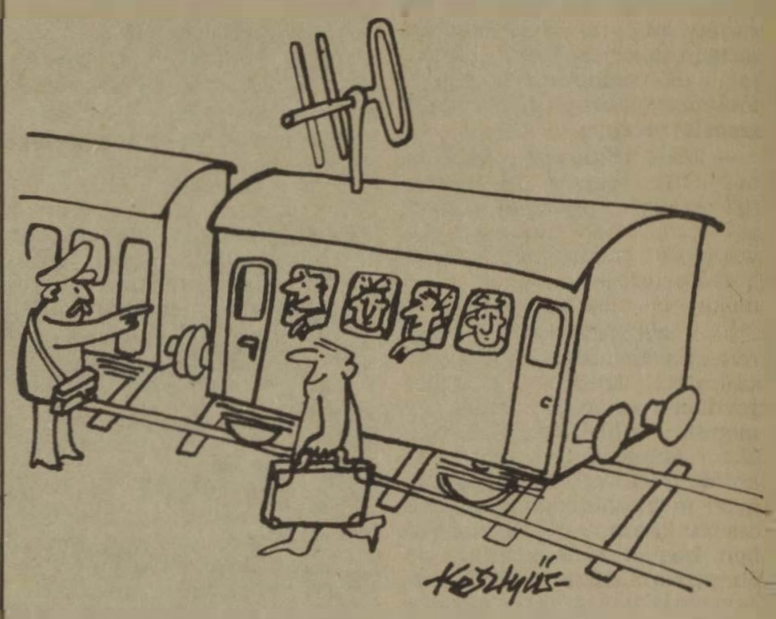
Június 14-én, a Szombathelyen dolgozó szocialista brigádok részére rendezett munkavédelmi vetélkedőt az épület- és hídfenntartási főnökség. A hasznos szellemi tornára nyolc kis közösség nevezett be. A brigádokat háromtagú csapatok képviselték. Az első két helyet a 2. sz. építésvezetőség *Derkovits Gyula,* illetve *Ybl Miklós,* a harmadikat a főnökség központjában dolgozó *Berzsenyi Dániel* szocialista brigád vetélkedő tagjai szerezték meg.

A helyezettek értékes könyvjutalmakat kaptak.

Tanácstalan jegyvizsgálók



— A pénztárban váltottam...



— Akik szeretnék a mérkőzést megnézni, azok ebbe a kocsiba szálljanak be!

(Kesztyűs Ferenc rajzai)

Az információban kérdezték

az illetékesek válaszoltak

Az elmúlt hetekben a szakszervezeti bizottságok az információs jelentésekben több, a vasutasokat foglalkoztató kérdést juttattak el a Vasutasok Szakszervezetéhez. Ezekre a központi vezetőség osztályai, valamint az arra illetékes szervek válaszoltak.

Miért nem tarthatja meg a nyugdíjba vonuló vagy munkahelyet változtató dolgozó az általa használt védőruhát?

A 3/1979. számú EüM. rendelet alapján kiadott KPM Vasúti Főosztály 10 1013/1981. 4. D. sz. utasítása szerint — melynek ilyen értelmű megváltoztatására nincs lehetőség, de szükség sem — a védőfelszerelések *(kesztyű, ruha, esőköpeny, vattakabát, védősapka)* a dolgozó testi épségének, egészségének védelmét szolgálják a munkahelyi ártalmakkal és külső behatásokkal szemben. A védőfelszerelések a munkáltató tulajdonát képezik, azokat a vállalat biztosítja a dolgozók részére, ellenőrzi viselésüket, gondoskodik cseréjéről, tisztíttatásáról, fertőtlenítéséről. Abban az esetben, ha a dolgozó nyugdíjba megy, vagy egyéb okból munkaviszonyát megszakítja, az általa leadott védőruhával — természetesen megfelelő javítás, tisztítás, fertőtlenítés után — a helyére lépő dolgozó testi épségét, egészségének védelmét látja el a munkáltató. *Ebből eredően tehát a nyugdíjba vonuló dolgozó sem tarthatja meg a védőruhát, hanem le kell adnia a munkáltató erre kijelölt raktárába.*

Miért nem számit a nyugdíjalapba a mellékfoglalkozással járó díjazás?

A jelenleg érvényes társadalombiztosítási jogszabályok nem teszik lehetővé a mellékfoglalkozási díj nyugdíjalapba történő beszámítását. A mellékfoglalkozási viszonyt létesített vasutas dolgozók ilyen jellegű ismétlődő felvetései alapján azonban a megoldás egységes lehetőségét a MÁV Vezérigazgatóság és a Vasutasok Szakszervezete Társadalombiztosítási Osztálya megvizsgálja.

Ki dönti el, hogy a nyugdíjas dolgozó hol legyen szakszervezeti tag?

A Vasutasok Szakszervezete 1980. évi határozata alapján a nyugdíjba kerülő szakszervezeti tag *saját maga dönti el, hol akar tovább szervezett dolgozó maradni.* Nyugdíjas szakszervezeti csoport viszont csak ott hozható létre, ahol működő, a tényleges vasutasokat tömörítő alapszervezet mellett legalább 20 nyugdíjas szakszervezeti tag igényli a mozgalmi munkával való folyamatos kapcsolatának a fenntartását.

Miért nem rendelkeznek központilag az utazó és forduló szolgálatos dolgozók szabadnapjának kijelöléséről?

Központi rendeletek kiadásával a szabadnapok kijelölése egyelőre nem valósítható meg. Az érintett dolgozók munkaidő-beosztásából eredően ugyanis rendszeresen, hetente több alkalommal is adódik 24 órát elérő vagy meghaladó pihenőidő. Ezek az érvényes jogszabályok, illetve a bírói gyakorlat szerint szabadnapnak minősülnek, függetlenül attól, hogy nem esik egybe a 0—24 óráig tartó naptári nappal. A szabadnapok ilyen módon tulajdonképpen a munkaidő-beosztás útján kijelölésre kerülnek. A kollektív szerződés 35/A §-a pedig azt is lehetővé teszi, hogy helyi függelékben a heti pihenőnap és szabadnap együttes biztosítását is előírják. Természetesen erre akkor kerülhet sor, ha a munka zavartalan ellátása mellett az objektív feltételek helyben biztosíthatók. Ezt azonban csak helyben lehet felmérni, ezért eddig nem szabályozták központilag. A vasút és a szakszervezet vezetői azonban mérlegelik annak a lehetőségét, hogy a jövőben a kollektív szerződés írja elő havonta egy alkalommal két heti pihenőnapnak a kijelölését úgy, hogy az szombat-vasárnapra essen.

Érdekelte a technika

Nyugdíjas lett az ötletgyáros

Szerbin József, már fiatal korában is előszeretettel foglalkozott a gépekkel és az elektronikával. Az iskolai évek befejeztével mégis úgy döntött, hogy vasutas lesz. Nehezen sikerült 1939-ben a pft-hez kerülnie Nyékládházára. Ebben az időben neki is minden hónapban felmondtak. Sikernek számított amikor 1941-ben, Miskolc-Gömöri pályaudvarra került raktári dolgozónak. A segédtiszti tanfolyam elvégzése után 1942-ben Mezőcsátra került forgalmi szolgálattevőnek.

A felszabadulás után, Nagyúton lett állomásvezető, majd 1948-ban Miskolc-Tiszai pályaudvarra helyezték, ahol mint tartalékos szinte minden beosztásban dolgozott. Volt ktg-s és ügyeletes tiszt, személyszállítási felelős és oktató, majd fegyelmi biztos és belső ellenőr.

Szakvonali munkája mellett társadalmi funkciót is vállalt. Több mint két évtizeden keresztül a szakszervezeti bizottság számvizsgáló bizottságának volt a vezetője.

Szerbin József alapító tagja volt a kétszeres MÁV Kiváló Brigádja címmel kitüntetett *Béke* szocialista brigádnak. Szenvedélyét a technika iránt a brigádon belül kamatoztatta. Szinte mindenre volt ötlete, javaslata. Munkatársai ezért nevezték el találóan ötletgyárosnak.

Közel 200 beadott újításából, nem egyet országosan is bevezettek. Újító tevékenységéért megkapta a *Kiváló Újító* kitüntetés mindhárom fokozatát.

Vezetői szakvonali munkáját is értékelték. Többszörös *Kiváló Dolgozó,* kétszer részesült *Vezérigazgatói Dicséretben.*

Szerbin József 42 évi szolgálat után nemrég vonult nyugalomba. Személyében a Béke brigád utolsó alapító tagja vált meg így a kollektívától.

Kisvárdai János

ÚJ NÉPSZAVA-KIADVÁNYOK

A közelmúltban jelent meg a *Válaszolunk sorozat* legújabb füzete. A szakszervezeti aktivisták az anyag tanulmányozása alapján ellenőrizhetik a különböző szabadságok mértékét és a hozzájuk fordulóknak szakszerű felvilágosítást adhatnak. Nagy Lajosnak *A módosított szabadságrendszer* című írása a rendelet sorrendjében ismerteti a módosításokat, s táblázat formájában kigyűjtve is közli a változásokat. Így például az alap- és munkaviszonyban töltött évek után járó szabadságot, az különféle pótszabadságokat, a gyermekek után járó pótszabadságot, az egygyermekes anya szabadságát, a két 14 éven aluli gyermekét egyedül nevelő apa szabadságát... stb.

A szerző bemutatja a szabadságrendszer korszerűsítésének indokait és elveit, aláhúzva, hogy: „Az eddigi rendszer bonyolult nehezen áttekinthető volt, emellett egyaránt tartalmazott indokolatlanul kedvező és kedvezőtlen elemeket. Az alapszabadság mértéke az európai országok többségéhez viszonyítva alacsony volt, a pótszabadságok viszont túlzottan sokféle jogcímek és eltérő mértékek szerint voltak adhatók."

Moldován Gyula: *A bizalmi és a művezető együttműködése* című írása még mindig mond újat a szakszervezeti bizalmiaknak és a művezetőknek. Elsősorban azzal, hogy a bizalmiak jog- és hatáskörébe foglaltakat nem lehet elégszer hangsúlyozni. A szerző megjelöli, hogy a bizalmi jogkörével kapcsolatban mi tartozik az egyetértési, véleményezési és javaslattételi jogkörbe, leírja az ellenőrzési jogkört, szól a kifogásolási (vétó-) jogról, bemutatja, hogy mi tartozik a bizalmi képviseleti jogkörébe.

Hajókirándulás nyugdíjasoknak

A Dunakeszi Járműjavító Üzem szakszervezeti bizottsága június 18-án hajókirándulást szervezett Esztergomba, a nyugdíjasok részére. A kiránduláson 300 nyugdíjas és családtagja vett részt, amelynek költségeit az öregek éve alkalmából a szakszervezeti bizottság fedezte.

Esztergomban idegenvezetők kalauzolásával városnézésre indultak, majd az ebéd és az uzsonna után a hajón tombolát sorsoltak és a Piriczki zenekar szórakoztatta a vendégeket.

A tojáspatkolás világrekordere

SZABAD IDEJÉBEN ÉRDEKES MESTERSÉGNEK HÓDOL A SZOB—STUROVÓI MÁV-KIRENDELTSÉG MŰVEZETŐJE

. *Kuris Lajos,* a szob—sturovói MÁV-kirendeltség művezetője szabad idejében különleges mesterségnek hódol: *tojásokat patkol.* A nyugdíj előtt álló vasutast hobbijáról eddig többnyire csak szűkebb környezetében ismerték. Az utóbbi hónapokban azonban a külföldi sajtó is szárnyra vette nevét. Egyebek között a bécsi *Kurier* című újság 1982. április elsejei száma a következőket írta róla: *„Ritka türelemmel, kézügyességgel megáldott ember. A tyúktojásra rávert 38 apró fémpatkó már-már felülmúlhatatlannak látszik. (Ez év elejéig világrekordnak számított). Nemrégen egy Kuris Lajos nevű magyar vasutas jelentkezett, hogy ő 46 patkót szegelt rá egy tyúktojásra . . .”*

— Mi a titka ennek a különös mesterségnek? — kérdeztük az ügyes kezű vasutastól, aki egyáltalán nem rejtette véka alá tudományát. Sőt a hozzátartozó speciális szerszámokat is megmutatta.

— Azzal kezdem, hogy Endrefalván tanultam ki a kovács szakmát. Mesterem, egyben gazdám, az első napon azt mondta: *„Abból lesz jó kovács, aki a tojást is meg tudja patkolni . . .”* Ez a kijelentése nagyon megragadt bennem. Furcsa csak annyi volt az egészben, hogy a főnököm állandóan próbálkozott, de legfeljebb egy patkót volt képes ráerősíteni a tojásra. No, gondoltam én felülmúlom az öreget.

— Ettől kezdve sokszor megszidott az édesanyám — folytatta — mert sok tojást használtam fel erre a célra. Végül is évek teltek el, míg az első sikerült. Ennek a mesterségnek nincs különösebb fortélya: néhány szerszám kell hozzá és biztos kéz. Gondolja el, egy tojásra néha több száz lyukat kell fúrni. *Azon, amelyiken például 46 patkó van, 492 furat található.* Ezt milliméter vastagságú fúróval két ujj között pörgetve lehet csak kifúrni. A legnehezebb a patkó felerősítése. Az egy milliméter vastag tojáshéjban a patkószöget úgy kell visszahajlítani, hogy az nem repedhet meg.

— Tervei?

— *Most, hogy „világrekorder” lettem, szeretnék újabb eredményeket elérni. Már fecskétojással is kísérleteztem.* Eddig ez bizonyult a legnehezebb feladatnak. Elképzelhető, hiszen egy fecsketojás hossza alig több egy centinél, a héja meg, mint a cigarettapapír, de végül egy patkót sikerült rávernem. Nemrégen megkeresett egy osztrák gyűjtő és amikor meglátta a kollekciómat, azon nyomban ellátott megrendelésekkel. Azóta már írt, hogy Svájcban és Amerikában is érdeklődnek utánam.

— Ezt a mesterséget próbálta már valakinek átadni?

— *A fiamnak szerettem volna, aki szintén műszaki beosztásban dolgozik Sturovón.* Nagyon rendes gyerek, de ehhez valahogy nincs kedve, én meg nem erőltetem, mert ez olyan munka, hogy megfelelő

A legértékesebb darabok

hajlandóság nélkül aligha érne el eredményt. Ezt csak az képes csinálni, aki minden idegszálával a munkadarabra tud összpontosítani. A reményt persze nem adtam fel.

— Ritka kézügyességét a vasúti munkában alkalmazza-e?

— Az igazság az, hogy a kocsik futójavítása nem igényel különösebb precizitást. Ezzel nem akarom lebecsülni ezt a szakmát, de itt leleményre, jó szervezésre van inkább szükség. *Huszonnyolc éve vagyok művezető.* Ennyi idő alatt nagyon sok fiatalt tanítottam meg a szakma különböző fogásaira. Én ugyanis nem szeretek magyarázkodni, ha valami szakmai vita adódik; *fogom a szerszámokat és megmutatom a gyakorlatban.* Mindemellett híve vagyok az ésszerű módszereknek. Jómagam is újítottam már néhány dolgot. Ezek közül legjobban bevált a 15 évvel ezelőtt elfogadott, majd bevezetett újításom, amelynek az a lényege, hogy a vágányok között traktorral vontatjuk a hegesztő apparátot és az egyéb szerszámokat. S így nem kell a futójavításos kocsikat kisorozni; az észlelt sérülést a helyszínen javítjuk meg.

Kuris Lajos nemcsak a népművészeti munkában ért el kiváló eredményeket. A vasúti szolgálattal járó feladatait is közmegelégedésre végzi. Ezt tanúsíthatja, hogy többszörös *Kiváló Dolgozó,* ezenkívül *Érdemes Vasutas* és *Kiváló Vasutas* kitüntetésben is részesült.

Séra Sándor

Vállalkozó szellemű művész

Beszélgetés Oberfrank Gézával, a MÁV Szimfonikus Zenekar karnagyával

Oberfrank Géza öt éve áll a Budapesti MÁV Szimfonikusok élén. Sudár alakját, fiatalosan lobogó haját, soha nem lankadó energiáját, mindig derűs arcát öt éve csodáljuk a Zeneakadémia, a Vigadó zenekari pulpitusán. Olykor megszólal: kedvesen, mosolygósan, karmesteri pálcáját elegánsan forgatva s konferál, bemutatja a ritkán vagy még egyáltalán nem hallott művet. Olyan lebilincselően beszél, hogy órákig szívesen hallgatnánk. Sokoldalú, kulturált, ízig-vérig muzsikus lényéből villant fel ilyenkor parányit.

Visszatekintés

Vajon fejlődött-e a MÁV Szimfonikus Zenekar az elmúlt évek során? A fejlődés — Oberfrank Géza szerint — folyamat, amelyet mindenekelőtt a zenekar tagjai várnak el vezetőjüktől. A karmester elsősorban nem közönségsikerre vágyik (természetesen ez sem esik rosszul). Mint minden művész estéről estére újra átéli a művet, újra teremti, s ebben a folyamatos újjászületésben az előadásnak mindig jobbnak kell lennie. Így van ez a MÁV Szimfonikusoknál is. Ennek a rendszeres újrateremtésnek az útján tárulnak fel az együttes újabb és újabb tartalékai.

Ha csupán az elmúlt néhány év vasutas bérleti hangversenyeinek színvonalára gondolunk vissza, szembetűnő a fejlődés. Előbb a vonósok, később a különböző fúvós hangszercsoportok hangzástónusát sikerült finomítani, tökéletesíteni.

Van a zenekari munkának egy belső, tartalmi fejlődése is. A szerző belső érzelemvilágának a közlése a zene igazi tartalma, amelynek függetlennek kell lennie az elmúlt korok folyamán rárakódott előadói jelenségektől, vagy ahogy Oberfrank Géza kifejezte: *„El kell tekinteni a korszakok manírszerű hangzásától”.* Ez az ő karmesteri ars poeticája: a mű belső tartalmának újra átélése.

Öröm volt hallani tőle, hogy az elmúlt öt év során éppen ezen az úton jutott közvetlen kapcsolatba a MÁV Szimfonikusokkal.

— *Egy zenekarnak állandóan jobbnak kell lennie* — vallja Oberfrank Géza. — *Mi sem jutottunk még el a csúcsra, de ha eljutnánk, vajon nem meredne előttünk máris a következő, a még magasabb?*

Az idén vezényelte például a *Trisztán és Izolda* előjátékát és Izolda szerelmi halálát, nemcsak Wagner, hanem talán az egész zeneirodalom legszenvedélyesebb zenedrámáját. a kromatika, a folytonos harmóniai továbblépés technikai bravúr darabját. Az előadás lényegében érettebb volt, mint két évvel ezelőtt. Liszt halhatatlan *Les Preludes-je* is sikerültebb volt, mint a három évvel korábbi hangversenyen.

A fejlődés útja

A zenekar töretlen fejlődésének vannak feltételei is, akadályai is. Kevés a zenekari próba-lehetőség, hiszen nagy a zenekar igénybevétele. *Súlyosbítja a helyzetet a próbaterem hiánya.* A Múzeum utcai „nagyteremben” nem érzékelhető a megfelelő hangzás. Dicsérendő a zenekari tagok szorgalma, akik a mostoha körülményeket intenzívebb munkával, otthoni gyakorlással, kamarazenéléssel igyekeznek ellensúlyozni, s így elmondható, hogy ha a körülmények terén javulás egyhamar nem is várható, a színvonal mégis emelkedik.

A zenekar és a színház kapcsolata szintén a fejlődést segíti. Hiszen a szimfonikus irodalom nagyrésze ugyancsak dráma: a zene és az emberi élet, a lét magasszintű kapcsolata. Mozart: *Figaró lakodalmának* előadása a Fővárosi Operettszínházban (és hangversenyszerűen a vasutas bérletben) az elmúlt szezon nagy sikerű eseménye volt. S Oberfrank Gézának további Mozart-álmai is vannak, s ezekben kiemelkedő feladatok várnak a MÁV Szimfonikusokra. Egyelőre azonban a nyárra kell alaposan felkészülni. Szentendrén Schubert—Berté *Hárem a kislány* c. operettjének sorozatos előadásaira, a Gyulai Várszínházban — az egyre szélesebb körben megkedvelt — szcenírozott koncertekre.

Idén a *Kodály-centenárium* jegyében a *Székelyfonó* és a *Psalmus Hungaricus* kerül bemutatásra. Ezután felkészülés a novemberi olaszországi turnéra, amelynek során nyolc hangversenyt adnak. Schumann- és Schubert-szimfóniák, Beethoven C dúr zongoraversenye, Cesar Frank: Szimfonikus variációk, csupán irigylésre méltó ízelítő a műsorukból. Reméljük a főpróbát a vasutas hangversenybérlet egy-egy előadása jelenti majd.

Szerény ember

Oberfrank Géza határozott, mégis szerény ember. Szerénysége a művészet hűséges szolgálatából fakad. Öröme egy-egy emlékezetes hangverseny, s amit nem tud elviselni: *a középszerűség.* Vállalkozó szellemű művész. Meg merte szólaltatni Mahler hatalmas V. szimfóniáját csakúgy, mint Balassa vagy Szőllősy egy-egy művét — s mint alkalmunk volt hallani — sikerrel.

Oberfrank Gézát a közelmúltban az Elnöki Tanács az ország zeneéletében kifejtett eredményes munkája elismeréseként *Érdemes művész* címmel tüntette ki. Tegyük hozzá: *megérdemelten.*

Dr. Csillag Ferenc

ARCOK „EZÜST KERETBEN”

A nyugdíjas könyvtáros

Sántavy Ágostonné már nyugdíjas volt, amikor a könyvtárosi teendők elvégzésére felkérték. Általános műveltsége, olvasottsága, emberszeretete tették erre alkalmassá. Szívesen vonult be Csopakra a könyvtárkezelői tanfolyamra, melyen ő lett a korelnök. 1980 nyarán a kultúrotthont bezárták, az átépítés idejére a szentlőrinci vasutasklubba, illetve a pécsi üzemikonyha ruhatárába költöztek a könyvek. Az étkezőhelyiség előterében lévő parányi nyitott fülkébe két szekrény fért be — *kosárban hordta a cserekönyveket a központi könyvtárból* —, de a kölcsönzés így is „zavartalanul” folytatódott. Az üzemi konyha nemcsak testi, de szellemi táplálékkal is szolgált. Amikor megérkezett a tél, fázó ujjakkal, kockás télikabátjában dideregve, de mindig mosolyogva, kedvesen fogadta az érkezőket.

„A hazának nincsen háza, mert fiainak nem hazája . . .” dorgálta Vörösmarty korának főurait; Pécs állomáson a könyveknek nem volt szobája, pedig olvasói ugyancsak régóta kutattak egy alkalmas helyiség után.

Az új szociális épület átadásakor az egyik portaszobában kapott „albérletet”. *Kosarai ismét útnakeltek az állomás egyik végéből a másikba.* Az új helyen már több kötet fért el, de még mindig kevés volt a hely. Ő az újbóli fárasztó költözés ellenére friss, türelmes, kedves maradt — s könyvkölcsönzési statisztikáját változatlanul az évi 2000 fölött tartotta. Csodáltuk energiáját, hogy jó kapitány módjára nem hagyta el, a ki tudja hányszor megbillenő hajót, nem zárta be kétszekrényes könyvtárát.

Valamikor a gyermekváróteremben dolgozott, gondolkodása ma is gyermekcentrikus, hamar ráérez a fiatal anyukák problémáira.

— *Tudod, ha egyszer nekem helyem lesz, minden hónapban tartok egy gyermekdélutánt a kisiskolásoknak, akikre még felügyelni kell, hogy a mamák időigényes dolgaik után mehessenek.* Én már tudom, hogy a gyerekeket hogyan lehet lekötni, akár egy irodalmi alkotás játékos feldolgozásával, aminek az iskolában szintén hasznát látnák. De hát hol, mondd meg, hogy hol?

Megy a könyvtár vándorútra . . . Ez alkalommal a kosarakat nem kell kivinni az épületből, csak a portáról a harmadik emeletre. Ez a legújabb helyiség tágas, széles ablakaiból messzire látni. A könyvtár útmutató táblácskáin leragasztja a posta szót, s ráírja, a III. emeleten.

— *Hogyan fognak a nyugdíjasaim felbotorkálni ide a harmadikra, amikor most se jó a lift! Mire megtalálnak, lejár a kölcsönzési idő* — panaszolja. — *Eddig mindig, ha kicsivel is, de javult a könyvtár helyzete, de most azt hallom, itt sem maradhatunk sokáig, még feljebb visznek . . .*

Szabad idejében rímelő sorokat ír buszban terpeszkedő fiatalokról, temetőbe kapát cipelő kisöregekről — arról, ami minden embert, minden nőt, minden nagymamát foglalkoztat. Csak ez a harmadik emelet, s a gyakori költözködés, az nem fér a fejébe.

Klencz Tiborné

PÁLYÁZAT FOTÓSOKNAK

A Magyar—Szovjet Baráti Társaság MÁV vezérigazgatósági csoportja a KISZ-bizottsággal közösen, a vasutasok részére *fotópályázatot hirdet abból az alkalomból, hogy 1982. december 30-án lesz hatvan éve a Szovjet Szocialista Köztársaságok Szövetsége megalakulásának.*

A pályázaton részt vehet minden amatőr fotós a Szovjetunióban készített kötetlen témájú képeivel. Érdeklődéssel várjuk azokat a felvételeket, amelyek a Szovjet Szocialista Köztársaságok életét, tájait, hétköznapjait mutatják be. Beküldési határidő: *1982. november 30.* Cím: *Filák Sarolta,* MÁV vezérigazgatóság (9. szakosztály) Budapest VI., Népköztársaság u. 73—75. 1940.

Pályázati feltételek: *a pályázat jeligés,* azon bárki részt vehet, eddig még kiállításon nem szerepelt felvételekkel. A pályázók öt különböző témájú, 18x24 cm-es fekete-fehér fotót küldhetnek be. A képek hátoldalán a kép címét és a jeligét kell feltüntetni. Zárt, jeligés borítékban kell mellékelni a szerző nevét, szolgálati helyét és lakcímét.

A díjak odaítéléséről bíráló bizottság dönt.

Egy I. díj 1500,— Ft
Két II. díj 1000,— Ft
Két III. díj 800,— Ft

Eredményhirdetés, díjátadás: *1982. december 30.* A képek a rendezők birtokában maradnak, és azokat propagandacélokra használják fel.

MÁV vezérigazgatóság MSZBT-tagcsoportja

Gyermekjuniális Veszprémben

A gyerekek elmélyülten rajzolnak

A rossz idő miatt egy héttel a gyermeknap után, június első vasárnapján ünnepelték az apróságokat a veszprémi körzeti üzemfőnökség műszaki üzemegységénél. A szolgálati hely Csanádi György KISZ-alapszervezete és a főnökség József Attila szocialista brigád tagjai tették emlékezetessé az ünnepet.

Volt labda- és karikajáték, valamint rajzverseny. A jól sikerült juniálist tombola zárta.

Sz. J. I.

A brigád ajándéka

Zászló a gyermekkórusnak

A tapolcai *Batsányi János Művelődési Központban* került megrendezésre a Veszprém megyei Szakszervezeti Kórusok XXI. találkozója, melyen 11 kórus vett részt. Ebből az alkalomból a tapolcai körzeti üzemfőnökség Munka Vörös Zászló Érdemrenddel kitüntetett *Bánki Donát* szocialista brigádja zászlóval ajándékozta meg a művelődési központ 100 tagú gyermekkórusát.

A zászlóátadás ünnepélyes pillanatai

Nyugdíjasok köszöntése

A mátészalkai körzeti üzemfőnökség nyugdíjas csoportja május 28-án az öregek napja alkalmából ünnepséget rendezett, amelyen *Erdei László,* a szakszervezeti bizottság titkára mondott beszédet. Utána *Szilágyi Dezső,* a területi szakszervezeti bizottság nyugdíjas szakbizottságának szervezője ismertette a nyugdíjasok érdekében kifejtett munkát.

Az ünnepségen megvendégelték a nyugdíjasokat, majd a Hősök terén levő általános iskola kultúrcsoportja műsorral kedveskedett a vendégeknek.

Nyugdíjas-találkozó

A szombathelyi járműjavító üzem az öregek éve alkalmából találkozót rendezett június 11-én az 1975 előtt nyugdíjba vonult vasutasok részére. A Haladás Művelődési Házban rendezett találkozóra kétszáz vendég érkezett. Megtekintették az üzemet, majd Kovács Lajos szb-titkár és Baranyai László igazgató köszöntötte a megjelenteket.

JÚNIUS 7–15-IG

A Koreai NDK fővárosában tanácskoztak a szocialista országok vasutas sportvezetői

A Nemzetközi Vasutas Sportszövetség (USIC) szocialista tagországainak legutóbbi szófiai ülésén a Koreai NDK képviselői meghívást nyújtottak át a részvevőknek, hogy az 1982. évi tanácskozásra Phenjanba várják valamennyi szocialista ország vasutas sportvezetőit.

A nagy távolság ellenére június 7-én menetrendszerű pontossággal érkezett a delegátusokat is szállító hatalmas IL—62-es, a Szovjet Légitársaság Moszkva—Phenjan járata.

A repülőtéren a koreai vasutasok Khi-Nan-Cha sportegyesülete vezetői és szakemberei várták a vendégeket. A formaságok gyors elintézése, majd a szállodai szobák elfoglalása után már is sor került az első ülésre, amelyen a hivatalos tanácskozás napirendje és a tartózkodás teljes programja került jóváhagyásra.

A konzultatív megbeszélésre a *„Népek Házában”*, minden igényt kielégítő és kényelmet biztosító tanácsteremben, az elfogadott napirendek szerint került sor.

A részvevők elsőnek a Szófiában megtartott ülésről felvett jegyzőkönyv anyagát tekintették át és megállapították, hogy az ott lefektetett elvek az elmúlt két év alatt megvalósultak. Ennek legfőbb eredménye, hogy több szocialista ország képviselője került a különböző vezető testületekbe, erősödött a szocialista országok *pozíciója a szövetségen* belül. A kétoldalú kapcsolatok rendszeressé váltak, a különböző sportágakban és a hivatalos USIC-versenyek rendezésében a szocialista országok járnak az élen.

Az USIC jelenlegi helyzetének megítélésében egyöntetű volt a vélemény, hogy a tőkés országoknál bizonyos passzivitás lépett föl a rendezés és részvétel tekintetében, amely jelenségről a kongresszuson is beszélni kell.

Ezután került sor az egyik legfontosabb napirend, a szövetség 35. kongresszusának előkészítésére, a választásokon történő egységes megnyilvánulás kialakítására. Az alapszabály adta lehetőségeken belül a jelenleg funkcionáló elnököt újra lehet választani. Ezért egységes döntés alapján a mostani elnök, Frantisek Vala megerősítését támogatják.

Felmerült továbbá, hogy Románia az utóbbi években nem képviselteti magát egyetlen eseményen sem, ezért az Állandó Technikai Bizottságban betöltött szerepét Magyarországra ruházták át.

A fontosabb napirendek között szerepelt még a bajnokságí terv kiegészítése 1986-ig. A tanácskozás részvevői megállapodtak abban, hogy 1983-ban hat, 1984-ben öt, 1985-ben öt, 1986-ban ugyancsak öt USIC-versenyre kerül sor a szocialista országokban. Ennek megfelelően Magyarországon 1984-ben a szövetség 36. kongresszusa, míg 1986-ban a női és férfi asztalitenisz-bajnokság kerül megrendezésre.

Az általános kérdések között két felhívás elfogadására is sor került, amelyeket a kongresszus elé terjesztenek. Az egyikben a szovjet vasutas sportolók a világbéke megőrzésére szólítanak fel minden vasutas dolgozót és sportolót, a másikban a szocialista Korea vasutasai mélységesen elítélik az 1989-ben Dél-Koreában megrendezésre kerülő Nyári Olimpiai Játékok odaítélését és tiltakozásukat fejezik ki a döntés ellen.

A tanácskozás mindvégig nyílt, őszinte, baráti légkörben zajlott, a részvevők megalapozott, konstruktív döntéseket hoztak az egyes kérdésekben.

A házigazdák a zavartalan tanácskozás biztosítása mellett tartalmas kulturális programról is gondoskodtak. A delegációk tagjai megismerhették a szocializmust építő Korea eddig elért eredményeit, megcsodálhatták a távol-keleti folklór minden szépségét.

A magyar delegáció, amelyet Szemők Béla, a vasutasszakszervezet titkára vezetett, az elutazáskor őszinte köszönetet mondott a szívélyes fogadtatásért, a megkülönböztetett figyelmességekért.

— Sz —

Honvédelmi repülőnap Ózd-Bánrévén

Június 6-án, vasárnap nagy esemény színhelye volt községünk. Délelőtt 10 órától az MHSZ társszerveivel együtt *nagyszabású repülőnapot rendezett*, amelyen több mint 20 ezren — köztük vasutasok is — vettek részt.

A repülőnapon a Néphadsereg, az MHSZ, a rendőrség, a Munkásőrség, a polgári védelem és tűzoltóság mutatta be eszközeit. Utána az ejtőernyősök és a nemzetközileg elismert műrepülők szerepeltek nehéz és nagy tudást igénylő gyakorlataikkal, repülőről történt csoportos ugrással, valamint a helikopter és hőlégballon számokkal.

A repülőnapon a vasút is nagy forgalmat bonyolított le. Az érdeklődők közül sokan vették igénybe a menetrend szerint közlekedő személyvonatokat.

HÍREK

— **Társadalmi munka.** A miskolci járműjavító üzem dolgozói június második hetében kommunista műszakot tartottak, amelynek értékét — százezer forintot — az üzem segítségre szoruló nyugdíjasainak, illetve kulturális célokra ajánlották fel.

— **Beszámoló taggyűlés.** A GySEV és a MÁV soproni önálló nyugdíjas csoportja június 7-én beszámoló taggyűlést tartott a GySEV igazgatóság tanácstermében. Dudás Kálmán elnök tájékoztatta a megjelenteket a végzett munkáról, a nyugdíjasok érdekében kifejtett tevékenységről és a legfontosabb teendőkről.

— **Író-olvasó találkozó.** A szombathelyi járműjavítóban író-olvasó találkozót rendeztek a könyvhét alkalmából. Tüskés Tibor József Attila-díjas író találkozott az olvasókkal, majd dedikálta legújabb könyvét, a Nyugati kaput.

— **Egészségügyi előadás.** A debreceni körzeti üzemfőnökség nyugdíjas csoportja a közelmúltban taggyűlést és egészségügyi előadást szervezett tagjainak. Dr. Pécsi Éva főorvos „Az idős emberek korszerű életmódja és helyes táplálkozása” címmel tartott előadást.

— **Népszava-ankét.** A miskolci területi szakszervezeti bizottság a Népszava Lap- és Könyvkiadó Vállalattal közösen Népszava-ankétot rendezett június 10-én a hatvani Liszt Ferenc Művelődési Házban. A lap munkatársai beszámoltak bel- és gazdaságpolitikai életünk aktuális eseményeiről, a szerkesztési munkáról.

— **Bizalmiak vetélkedője.** A Heves megyei vasutas szakszervezeti bizottságok bizalmiai részére vetélkedőt rendeztek a hatvani csomóponton. A versenyzőknek általános politikai és a szakszervezeti munkával kapcsolatos kérdésekre kellett válaszolni. A benevezett kilenc csoport közül első a hatvani körzeti üzemfőnökség, második a gyöngyösi kitérőgyártó üzem, harmadik pedig a füzesabonyi körzeti üzemfőnökség lett.

— **Határforgalmi verseny.** A napokban értékelték Gyékényes és Kaprovnica határállomások elmúlt évi munkaversenyét Gyékényes állomáson. A teljesítmények alapján a vándorzászlót a gyékényesi vasutasok nyerték.

— **Gyermeknap.** A GySEV-igazgatóság szakszervezeti bizottsága gyermeknapot rendezett az SVSE telepén június első vasárnapján, amelyen 150 gyermek vett részt. A külszolgálattól különvonat vitte a kicsiket Sopronba. Az óvodásokat a Liszt Ferenc Művelődési Ház bábegyüttese szórakoztatta, az iskolások pedig szavalási, rajz- és sportversenyeken vehettek részt.

— **Véradónapok.** A miskolci körzeti üzemfőnökség vöröskeresztes szervezetének Tiszai pályaudvari alapszervezete június 8-án, 9-én és 10-én véradónapokat szervezett, amelyen részt vettek a Gömöri pályaudvar, a BFF, Felsőzsolca és Diósgyőri állomások kollektívái is. A három nap alatt 389-en összesen 127 liter vért adtak térítésmentesen.

Lakáscsere

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvarnál levő kétszobás, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat hasonló méretű kertes, vagy kert nélküli nagyobb lakásra. Érdeklődni telefonon: 10—28.

Elcserélném nagyméretű másfélszobás, földszintes komfortos, családiház-jellegű MÁV-bérlakásomat MÁV-dolgozóval tanácsi lakásra. Horváth, Budapest PF. 32. 1387.

Elcserélném egyszobás, fürdőszobás, kertes, földszinti MÁV-bérlakásomat Budapest területén levő lakásra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni az esti órákban: Budapest XV., Csanádi u. (volt Wesselényi) 15/2.

Elcserélném egy szoba komfortos, 35 négyzetméteres, gázfűtéses, félemeleti, budai MÁV-bérlakásomat vasutas dolgozóval tanácsi, vagy saját tulajdonú lakásra, lehet Pest környéki is. Érdeklődni lehet: 8—20 óra között a 363-260 telefonszámon.

Elcserélném egy szoba, két félszobás, összkomfortos, erkélyes MÁV-bérlakásomat kétszobás tanácsi bérlakásra, lehetőleg régi típusúra. Érdeklődni lehet: reggel 8 és 9 óra között a 428-545-ös telefonszámon.

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvar mellett levő, 89 négyzetméteres, két szoba összkomfortos, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat 2 összkomfortos egyszobás lakásra Budapest területén. Levélcím: Budapest VIII., Kerepesi út. 1. Pásztorné.

Elcserélném két szoba komfortos, III. emeleti, utcai MÁV-bérlakásomat egy szoba komfortos tanácsi lakásra Budapest területén. Levélcím: Szörényi Béláné, Budapest, VI., Lehel u. 1. III. 13.

Elcserélném Bp. I. ker. három szoba, hall, személyzetis, 128 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat két tanácsi lakásra Budapest területén. Egyik 1 szoba, a másik másfél szoba komfortos legyen. Érdeklődni egész nap a 368-173-as telefonszámon.

Elcserélném budapesti két szoba komfortos, 80 négyzetméteres, földszinti, napos gázfűtéses MÁV-bérlakásomat 60 négyzetméteres tanácsira vagy öröklakásra. Érdeklődni lehet telefonon: 341-023.

Halálozások

Június 7-én, 66 éves korában váratlanul elhunyt Maczkó István nyugdíjas MÁV-igazgató, a Vasúti Főosztály munkaügyi és szociálpolitikai szakosztályának egykori helyettes vezetője. Negyvenöt évet töltött a vasút szolgálatában. Több évig függetlenített pártmunkásként dolgozott. A Vezérigazgatóság szakosztályvezető-helyetteseként vonult nyugdíjba. Eredményes munkájáért 1977-ben a Munka Érdemrend arany fokozatával tüntették ki. Nyugdíjazása után is aktív közéleti emberként tevékenykedett.

1979-hen választották meg a MÁV Alkalmazottak Első Biztosító- és Segélyegyesületének elnökévé. Ebben a tisztségében haláláig dolgozott. Temetése július 5-én, 11 óra 30 perckor lesz a Rákoskeresztúri új köztemetőben.

Június 21-én, életének 53. évében tragikus hirtelenséggel elhunyt dr. Lőrincz János újságíró, lapunk külső munkatársa. Az érettségi után — 1949-ben — került az újságírói pályára. Több napilap szerkesztőségében dolgozott munkatársként, szerkesztett üzemi lapokat, 1968-tól az Építők Lapja szerkesztőségének munkatársa. Az újságírói munka mellett végezte el a jogi egyetemet, de ezután sem változtatott foglalkozást. Jogi diplomával a kezében megmaradt az újságírói pályán.

Dr. Lőrincz János széles látókörű, családját, hivatását szerető sokoldalú újságíró volt. Ezt igazán azok tudták értékelni, akik közel álltak hozzá. Sokan voltunk ilyenek. S most, hogy a kegyetlen halál elszólította közülünk, valamennyien őszinte, mély fájdalommal gyászoljuk. Temetése június 30-án, 15 órakor lesz a Farkasréti temetőben.

DIPLOMA A LEGJOBBAKNAK

Vasutas sportolóink a második helyen végeztek az USIC 1981. évi összesített pontversenyében

A *Nemzetközi Vasutas Sportszövetség* (USIC) minden évben összesíti a vasutas bajnokságok eredményeit. Az 1981-ben rendezett nemzetközi bajnokságok alapján a szovjet vasutas sportolók végeztek az első helyen. Második Magyarország, harmadik pedig Bulgária. A magyar vasutas sportolók ezzel a teljesítménnyel olyan kiváló sporthagyományokkal rendelkező országokat előztek meg, mint az NDK, az NSZK és Franciaország.

Az USIC az első három helyezett ország részére diplomát adományoz. Erre az eseményre az idén június 8-án, az UIC párizsi székházában került sor. Az ünnepség évek óta része az európai vasutak vezérigazgatói értekezletének.

Az ünnepségen *Frantisek Vala*, a csehszlovák vasutasszakszervezet főtitkára, az USIC elnöke üdvözölte az európai vasutak vezérigazgatóit, az UIC és az USIC megjelent vezetőit. Méltatta a sport szerepét, jelentőségét. Ismertette az elmúlt évi USIC-versenyek nemzetenként összesített eredményeit, majd az UIC elnökével közösen átadta az első három helyezett ország vasutas sportközpontjai megjelent vezetőinek — köztük *dr. Balázs Ákosnak*, a vasutas-szakszervezet kulturális, agitációs, propaganda és sportosztálya vezetőjének — a diplomákat.

Az első helyen végzett szovjet vasutas sportközpont vezetője *Eduard Trojszkij* ezen kívül a győztesnek járó vándordíjat is átvette.

Asztaliteniszezőink sikere Svájcban

A férfi vasutasválogatott az első, a női a harmadik helyen végzett az USIC-bajnokságon

A fennállásának 50 éves évfordulóját ünneplő svájci vasutas sportszövetsége rendezésében június 6—12. között rendezték meg az USIC férfi és női nemzetközi asztalitenisz-bajnokságot.

A csodálatos Wallasi-hegységek középpontjában, Fischben lebonyolított bajnokságon 18 ország képviseletében több mint száz versenyző állt rajthoz, közöttük olyan országok, mint a Szovjetunió, Svédország, Csehszlovákia, Koreai NDK és természetesen Magyarország legjobb vasutas asztalitenisz-ezői.

Férfi és női válogatottunk ebben az erős mezőnyben nagyszerűen megállta a helyét. A *Frank Béla, Takács János, Nozicska József* és a *Németh György* összeállítású férficsapat sorra vette az akadályokat. Az első sorozatban Hollandia, Portugália, Jugoszlávia válogatottját 5:0-ra, a Koreai NDK csapatát 5:3-ra győzték le, így veretlenül kerültek tovább. A második fordulóban Indiát 5:3-ra, majd a harmadik fordulóban Ausztriát 5:2 arányban győzték le.

A döntőben ismételten a koreaiakkal kerültek össze és sziporkázóan szép labdamenetekkel színesített játékkal 5:2-re nyertek.

A női válogatott *Csöke Gabriella, Janovics Magdolna, Balaton Zsuzsa* összetételben a csoportmérkőzésen négy győzelemmel, Svájc, India, NSZK, Hollandia ellen 3:0, majd a Koreai NDK ellen 0:3-as vereséggel került a legjobb négy közé.

Az elődöntőben a Szovjetunió csapatával szemben alulmaradtak, de a harmadik helyért való mérkőzésen Csehszlovákia ellen nagyon szépen és harcosan játszottak, és szoros mérkőzésen 3:0-ra győztek és bronzérmet szereztek.

Férfi egyéniben *Frank Béla* nagyon nehéz ágon verekedte be magát a döntőbe, ahol a szovjet *Sokolovval* már nem bírt, így meg kellett elégednie az ezüstéremmel.

A férfi párosban a *Frank Béla, Nozicska József* összetételű páros bronzérmes lett.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes. 1. A munkamorálra igen jó hatással van. (Folytatása a 29. függőlegesben.) 13. A földbe vetik. 14. A Maros mellékfolyója. 15. A hajó része. 16. Járunk rajta. 17. Ritka férfinév. 18. Betűpótlással nem szabad tudni. 19. Állóvíz. 20. Csúnya. 22. Atalakító berendezés. 24. Kikapál. 25. Piros, németül. 27. Vissza: női név. 28. Termést betakarít. 29. Itt újul a hajtás. 31. Német viszonyszó. 32. Fordított polc. 33. Néha a lélegzet is. 35. Sokat emlegetett félsziget, névelővel. 37. Város a Krímben. 38. Becézett férfinév. 39. Utójáték, kissé rövidebben. 42. Olasz lángos, névelővel. 44. A zászló teszi. 45. Tehén, németül. 47. Szája, jól összekeverve. 48. Vigyázó és fémes elem. 49. Svéd város. 51. . . . tüze, fényjelenség. 52. Betűk rendje. 53. . . . Rudolf, a vasutas munkásmozgalom egyik vezetője volt. 55. Sakk exvilágbajnok. 56. Azonos betűk. 57. Szín. 58. Lendület. 59. A Balaton is ez. 60. Kevert ész. 62. Természetes, latin szóval. 64. Víziállat.

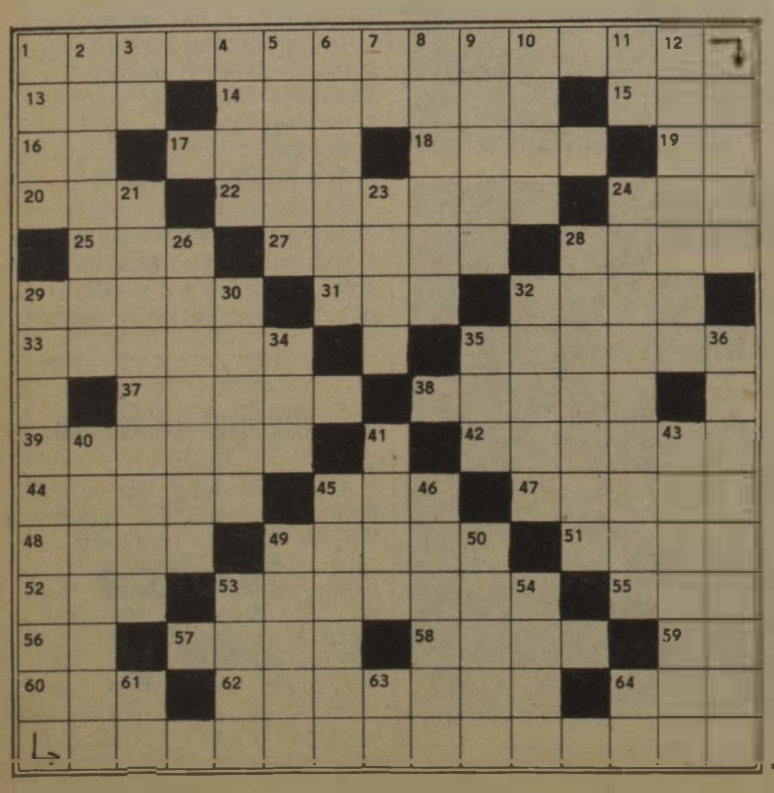
Függőleges: 1. Folyó Szibériában. 2. Érettségizik. 3. Félig ugat. 4. Itt van a legújabb cukorgyárunk. 5. Bolt. 6. Kaucsukszerű anyag. 7. A. N. 8. Kitárás. 9. Primitív népek törzsi jelvénye. 10. A gléda. 11. Mint 16. sor. 12. Valamikori perzsa kormányzó. 21. Finom ital. 23. A Duna mellékfolyója. 24. Gúnyolódott. 26. Illatszermárka. 28. Mentsége, ürügye. 30. Vissza: fennsík Szíriában. 32. . . . ék, kocsma. 34. D. T. G. 35. Hasad a közepén. 36. Bizonyítod-e? 40. Német, tárgyraggal. 41. Mértani test. 43. Nagyon ízletes gyümölcs. 45. Japán eredetű sportág. 46. Ilyen növény is van. 49. Néha megakad a torkon. 50. Afrikai folyó. 53. Olasz női név. 54. . . . -vasi, kártyajáték. 81. Suba fele. 83. Európai nép. 64. Bizalmas megszólítás.

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a 29. függőleges.

Beküldési határidő: 1982. július 15. A megfejtéseket kérjük szerkesztőségünk címére küldeni!

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Az emberek rendkívül érzékenyek arra, hogy miként vezetik őket.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 1982. évi 11. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Orosz József, Záhony, Ságvári E. u. 12.; Berecz Zoltán, Sopron, Templom u. 10/a.; Cser Józsefné, Berhida vasútállomás; Kovács László, Vámosgyörk, József A. u. 1.; Széll András, Debrecen, Nyíl u. 135.



Vívóiskolások vizsgája

A Szolnoki MÁV-MTE-ben lépcsőzetes szakmai nevelőmunka folyik. Három vívóiskolában foglalkoznak az utánpótlás nevelésével. Hetvenkét 8—12 éves fiatallal igyekeznek megismertetni a sportág legfontosabb alapelemeit, s beléjük plántálni a sportág iránti szeretet. *Platényi Mihály, Dávid Péter*, a szúrófegyverek, míg *Varga Károly* a kardutánpótlást neveli. Hozzájuk csatlakozik majd ez év őszétől *Mészáros György* is, aki mint az egyesület ösztöndíjasa, most végezte el a Testnevelési Főiskola szakedzői szakát. Ő lesz a vívószakosztály főfoglalkozású szakembere, feladata pedig a szúrófegyveres kezdő sportiskolai csoport szervezése.

A nyári szünet előtt mindhárom vívóiskolában záróvizsgán adtak számot a részvevők elméletből, szabályismeretből, lábmunkából, fegyverrel való gyakorlati bemutatóból, valamint tőrrel és karddal mesterrel való, iskolázásból való felkészültségükről. A vizsgabizottság, melynek elnöke mindhárom helyen *Szentistvány József*, a Szolnok Megyei Vívó Szakszövetség elnöke volt, értékelte az egyes teljesítményeket és az összesített eredmények alapján minősítette a fiatalokat, és oklevéllel jutalmazta őket.

Platényi Mihály csoportjának vizsgáztatására a Szamuely Tibor Közlekedésgépészeti Szakközépiskola tornatermében került sor. Negyvenkét fiatal mutatta be tudását a vizsgabizottság és a szép számban megjelent szülők előtt. A sportággal még alig néhány hónapja ismerkedő fiatalok máris igen szép fejlődésről adtak számot. A feladatokat igen fegyelmezetten, szakszerűen hajtották végre, ami igen jó benyomást keltett.

Dávid Péter tőriskolájának vizsgáját az egyesület Vésző utcai csarnokában rendezték. Huszonketten vizsgáztak, elég szép eredménnyel. Varga Károly kardiskolájának vizsgája ugyancsak a Vésző úti sportcsarnokban volt. A kardozók nyolcan adtak számot előrehaladásukból.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja

Szerkeszti a szerkesztő bizottság

Felelős szerkesztő: Visi Ferenc

Szerkesztőség: 1068 Budapest, VI., Benczúr u. 61. Telefon, városi: 229-872 üzemi: 19-77

Kiadja és terjeszti: a Népszava Lap- és Könyvkiadó 1139 Bp. XIII., Váci út 73. Telefon: 497-950

Levélcím: 1553 Budapest, pf. 63.

ISSN 0460—6090

Felelős kiadó: dr. Jandek Géza igazgató

Előfizetési díj egy évre: 34 forint

Egyszámlaszám: MNB 215—51628

82—2841. Szikra Lapnyomda, Budapest

Felelős vezető: Csöndes Zoltán vezérigazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVI. ÉVFOLYAM, 14. SZÁM ÁRA: 1,30 FORINT 1982. JÚLIUS 9.

Köszöntjük

a 32. vasutasnapot

A TARTALOMBÓL:

Heti pihenőnap és szabadnap — 2. oldal

Mérlegen a vasút munkája — 3. oldal

A vasút szerepe a mai gazdaságban — 4. oldal

Felelősséggel, hivatástudattal — 5. oldal

Ülést tartott az elnökség

A testület megvitatta az üdültetés tapasztalatait és a budapesti igazgatóság munkavédelmi minősítését

Június 24-én ülést tartott szakszervezetünk elnöksége. Első napirendi pontként a testület megtárgyalta az elmúlt évi üdültetés tapasztalatait és az ezzel kapcsolatos teendőket.

A SZOT elnökségének határozata alapján 1981. január 1-től a SZOT üdülőjegyek elosztását a szakmai szakszervezetek végzik. Ez megteremtette annak a lehetőségét, hogy az ugyancsak a központban kezelt vállalati üdülőjegyek a SZOT-beutalókkal összhangban kerüljenek a középszervekhez. *A vasutasszakszervezet az elosztásnál figyelembe vette az alapszervezetek saját üdülési lehetőségeit is.* A dolgozók igényei és a lehetőségek azonban így sem találkoztak mindig. *A legnagyobb kereslet a főidényre szóló üdülőjegyek iránt volt.* Ezért az elő- és utószezonra szóló jegyek egy része felhasználatlan maradt.

A második félévben a szakszervezet lehetővé tette a hétnapos turnusokat a vállalati üdülőkben és szorgalmazta a nyugdíjasok jutalomüdültetését. Ezek az intézkedések sem hozták azonban meg a várt eredményt. *Összesen 569 SZOT-, illetve 1027 vállalati beutalót* (értékük 571 ezer forint) *nem használtak fel.*

Az elmúlt esztendőben SZOT-, illetve vállalati beutalóval 33 927 vasutas és családtagja üdült. Ezen kívül az szb-kezelésű hétvégi üdülőkben további 7563 dolgozó pihent. Külföldre szóló beutalót 781-en kaptak. SZOT-, vállalati és hétvégi üdültetésben a taglétszám 21,7 százaléka részesült.

Iskolaszünetben, SZOT-üdülőben 1132, gyógyüdülőben pedig 340 gyermek üdülhetett. A balatonkenesei vállalati üdülőben a tervezett 3440 helyett csak 3282 gyermek üdült, a kőszegi MÁV Nevelőotthonban bekövetkezett járványos megbetegedés miatt. Ezért onnan 150 gyermek nem utazhatott Balatonkenesére. Külföldi csereüdülésben — az NDK-ban, Lengyelországban, Ausztriában, Olaszországban és a Szovjetunióban — 196 gyermek vett részt.

Az előterjesztés részletesen foglalkozott még az üdültetés kiszélesítésének a lehetőségeivel, az üdülőhelyek jobb kihasználásával.

Az elnökség az előterjesztést a javaslatokkal együtt elfogadta.

A testület második napirendi pontként tárgyalta a budapesti igazgatóság munkavédelmi minősítéséről készült előterjesztést. Az igazgatóság szolgálati és üzemfőnökségeinél a központi vezetőség munkavédelmi munkabizottsága, a MÁV Vezérigazgatóság vasútüzembiztonsági osztálya, valamint a munkavédelmi szakapparátus tagjai munkavédelmi minősítő vizsgálatot végeztek. A vizsgálat célja az volt, hogy feltárja többek között a munkavégzés körülményeit, a munkafeltételeket és ellenőrizze a munkavédelmi előírások betartását.

Az igazgatóság területén *az elmúlt évben emelkedett a csonkulásos balesetek száma, a halálos baleseteké viszont csökkent.* A több baleset egyik oka a munkaerőhiány. Sokan sérültek meg kocsirendezői, utazó és pályamunkás munkakörökben. 1981-ben például a kocsirendezők hét százaléka szenvedett üzemi baletet az igazgatóság területén. Kifogásolható a munkavédelmi oktatás színvonala is, különösen az újfelvételes dolgozók esetében. *Romlott a biztonsági és technológiai fegyelem.*

A legtöbb baleset a járművek mozgatása (gurítása, saruzása), javítása és rakodása közben történt. Sokan sérültek meg az utakon, illetve a vágányok közötti közlekedés során is.

Az igazgatóság területén az utóbbi időben gyakoribbá váltak a munkavédelmi ellenőrzések, szemlék. Azok színvonala is sokat javult. A szolgálati helyeken szigorúbb lett az alkoholfogyasztás miatti felelősségre vonás. *Megállapítható azonban az is, hogy a munkavédelmi szemléken a bizottságok nem törekedtek a munkakörölmények összetettebb vizsgálatára, a biztonságos munkát veszélyeztető hiányosságok feltárására.* Ezért a szemlék — főleg a felszínes vizsgálódás és a feltárt hiányosságok pótlásának következetlen ellenőrzése miatt — nem töltik be szerepüket!

A munkavédelmi agitáció sem felel meg a követelményeknek. Kevés a főnökségeken az oktatáshoz szükséges szemléltető eszköz, és a munkavédelemhez kapcsolódó óvórendszabályok, utasítások, szabványok sem állnak a vezetők rendelkezésére.

A független munkavédelmi ügyintézők 50 százaléka nem rendelkezik munkavédelmi szakképzettséggel. Többségük ennek ellenére hivatástudattal látja el feladatát. *Gondot okoz azonban az, hogy jog- és hatáskörüket nem szabályozták.* Még az üzemfőnökségek szervezetei és működési szabályzataiban sem szerepel ez. Az igazgatóság területén, munkabiztonsági szempontból több helyen az avult műszaki technika a jellemző. Ez a dolgozók magatartását is negatívan befolyásolja.

A bizottság a budapesti igazgatóság munkavédelmi tevékenységét összességében megfelelőnek minősítette. *Nem megfelelő minősítést 13 főnökség, illetve körzeti üzemfőnökség kapott.*

Az elnökség ezután elfogadta a MÁV Vezérigazgatóság tájékoztatóját a vasút első négy hónapi előszállításának eredményeiről.

Bokrétaünnepség Sopronban

Tervszerűen halad a Hotel Sopron építése

Sopron város leendő új szállodájának, a *Hotel Sopronnak* az építésében fontos állomást jelez a cím. Június 25-én pénteken a *Győr—Sopron—Ebenfurti Vasút* és az osztrák *Raupach* kivitelező cég közös szervezésében 120 résztvevő jelenlétében került sor az ünnepségre, a szálloda majdani éttermében.

Az osztrák—magyar hitelkonstrukció keretében épülő szálloda alapkőletétele 1981. októberében volt. *Az azóta eltelt kilenc hónap alatt az építők eljutottak a szálloda tetőszerkezetének beépítéséhez,* így az 1983. június 1-re ígért átadási határidő megalapozottnak tűnik.

A 114 szobás három emeletes szálloda a Bécsi dombon épül, ahonnan szép kilátás nyílik a városra, ugyanakkor a belváros közelsége jó közlekedési lehetőségeket biztosít majd a vendégeknek. A kényelmes szobák mellett szauna, ajándékcikküzlet, golf- és teniszpályák szolgálják a vendégek pihenését. A ház déli bejáratánál a Fövényverem utca 7. számú ház pincéjében éjszakai bár és diszkó, a földszinten söröző kerül kialakításra.

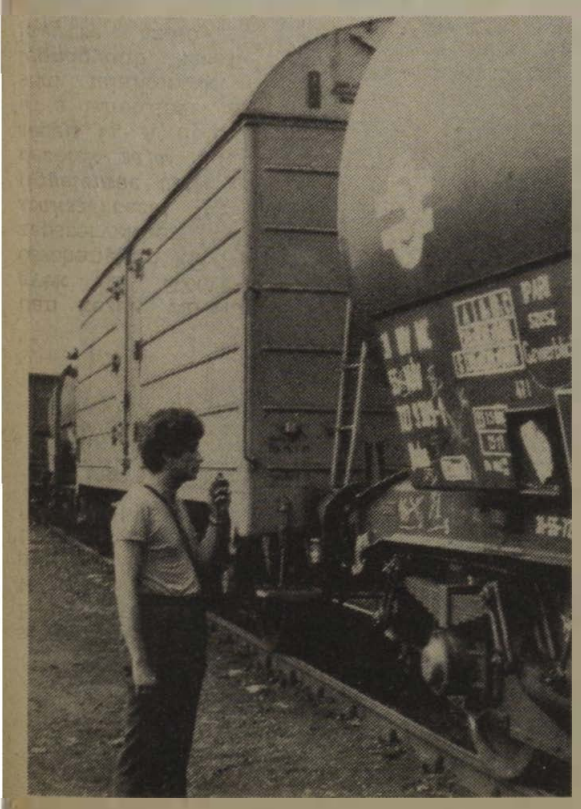
A szálloda lépést jelent majd a Győr—Sopron—Ebenfurti Vasút idegenforgalmi és vendéglátó tevékenységének fejlődésében. A megnövekedett feladatokkal arányosan fejlődik a vállalat utazási irodája, a *Lokomotív Turist—Raaberbahn Reisen* is, melynek nemrégiben a soproni utazási iroda után Budapesten a Szilágyi Dezső téren is nyílt irodája, illetve a közeljövőben továbbiak nyitását is tervezik.

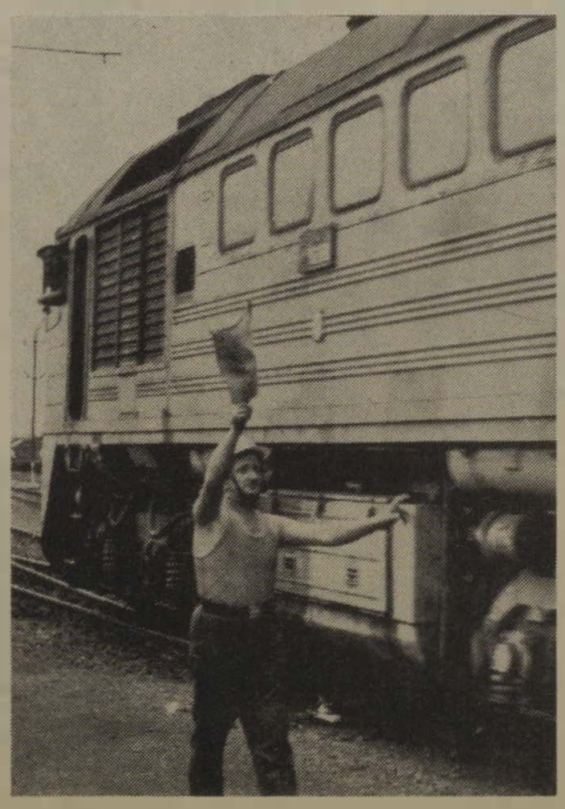
A Lokomotív Tourist—Raaberbahn Reisen új kapcsolatokra, programkínálat szélesítésére, nemzetközi szállodaláncokkal való kapcsolatfelvételre törekszik, hiszen a vállalat ezen tevékenységének eredményes továbbfejlődése jó munkájuk záloga.

Néptáncegyüttesek minősítése

Június 25-én és 26-án Szegeden rendezték a szakszervezeti néptáncegyüttesek V. országos minősítő találkozóját. A kétnapos programon összesen tizenhat táncegyüttes, köztük a vasutas-szakszervezet *Törekvés* és a *nagykanizsai vasutas* táncegyüttes vett részt. Az eredményhirdetésre június 27-én került sor. A Törekvés táncegyüttes ezüst I., a nagykanizsai vasutas táncegyüttes pedig bronz fokozatú minősítést kapott.

AMÍG A VONAT ÖSSZEÁLL





A képriport a rendező pályaudvari munka három mozzanatát örökítette meg. Az első képen Veress Gyula vonatfelvevő, az URH adó-vevő segítségével végzi munkáját. A másodikon Fakán József váltóállító kocsirendező a tolatást irányítja. A harmadik képen Szedő Gyula külsős forgalmi szolgálattevő meneszti a tehervonatot

(Laczkó Ildikó képriportja)

A MÁV Kollektív Szerződés módosítá sa (5.)

A heti pihenőnap és a szabadnap

A dolgozók folyamatos pihenésének biztosítása, valamint a családtagok szabad idejének összehangolása érdekében sok szolgálati helyen elhangzott olyan javaslat, hogy a kollektív szerződés írja elő a heti pihenőnap és a szabadnap, illetőleg szabad szombat együttes kijelölését és kiadását. Ez a javaslat az utazó és forduló szolgálatot teljesítő dolgozókat érinti.

A javaslattal kapcsolatban fel kell hívni a figyelmet arra, hogy a jelenleg hatályos kollektív szerződés 35/A §-a erre lehetőséget ad, ugyanis a következőket tartalmazza: *„a heti pihenőnap és a szabadnap együttes biztosítása (oly módon is, hogy szombat és vasárnap együtt) helyi függelékben előírható".*

A jogszabály nem tiltja

Ebből is látható, hogy az elhangzott javaslat gyakorlati megvalósítása végeredményben nem a szabályozás hiányával függ össze. Nincs *ugyanis jogszabályi akadálya annak, hogy a szolgálati helyeken a heti pihenőnapot és a szabadnapot együttesen adják ki.* Ha ez mégsem történik meg, annak okát másban kell keresni. Mindenekelőtt azt kell megvizsgálni, hogy a megvalósítás feltételei adottak-e. *Ez alatt elsősorban azt értjük, hogy adott szolgálati helyen az érintett munkakörökben a szükséges munkaerő rendelkezésre áll-e?* Ha a feltételek adottak, akkor a szolgálati főnökségeknél élni kell a kollektív szerződésben rögzített lehetőséggel. A MÁV vezérigazgatóság anyagilag is ösztönzi az érintett vezetőket és vezénylőket, hogy az utazó- és forduló szolgálatot teljesítő dolgozóknak a szabadnapot — és ezen belül a szabad szombatot — a heti pihenőnappal együttesen biztosítsák.

Véleményünk szerint ebben a kérdésben különösen indokolt, hogy a jelenlegi szabály alapján alakuljon ki a gyakorlat. A tapasztalatok ugyanis azt bizonyítják, hogy nincs értelme olyan előírást adni, amely a feltételek híján a gyakorlatban nem hajtható végre. Ez csak a munkaügyi viták számát növelné. Nem szabad azt sem figyelmen kívül hagyni, hogy az említett munkakörök a folyamatos üzemeltetéssel kapcsolatosak, végeredményben tehát nem szabad szombatos munkakörök. Mindemellett figyelembe kell venni: *méltányolható az az igény, hogy esetenként szabadnapot, szabad szombatot heti pihenőnappal együtt biztosítsanak a szolgálati főnökségek az utazó- és forduló szolgálatot ellátó dolgozók részére is.* A gyakorlati tapasztalatok alapján az erre vonatkozó kötelező jellegű szabály kidolgozása a jövő feladata lesz.

A tanácskozásokon szóba került a szabadnapon, illetőleg szabad szombaton végzett munka díjazása, illetőleg pótlékolása. *Több szolgálati főnökségtől érkezett javaslat, hogy az ilyen munka díjazására a kollektív szerződés írja elő százszázalékos pótlék fizetését.*

Előző cikkünkben már ismertettük, hogy a túlmunkadíjazás pótlékának mértékét jogszabály állapítja meg. A jelenleg hatályos jogszabály az általánostól eltérő magasabb mértékű pótlékot csak a heti pihenőnapon végzett munka esetére állapított meg. *A 17/1979. (XII. 1.) MüM sz. rendelet 38. §-ának (2.) bek. előírja, hogy a heti pihenőnapon végzett munka idejére járó munkabéren felül 100 százalékos pótlék illeti meg a dolgozót.*

Ebből következik, hogy a szabadnapon, szabad szombaton végzett túlmunka munkanapon, illetőleg hétköznapon végzett túlmunkának minősül, megváltására az előző cikkünkben ismertetett túlórapótlék-előírások vonatkoznak. E kérdésnél figyelembe kell vennünk azt is, hogy havi munkaidőkeret alkalmazása esetén, *túlmunka ennek ledolgozása után keletkezik.*

Néhány szolgálati főnökségnél javasolták, hogy a pályamesteri ügyelet esetén a megváltásként járó szabad időt a következő nap végéig lehessen kiadni.

Ezzel kapcsolatban a következőket kell ismerni: a Munka Törvénykönyve 37. §-ának (3.) bekezdése értelmében annak érdekében, hogy a munkaidő után szükség esetén a dolgozó munkát végezzen, *elrendelhető, hogy a dolgozó meghatározott helyen és ideig, munkaidején kívül munkára készen álljon.* Az ilyen készenléti jellegű szolgálat alatt, ha a dolgozó rövidebb időtartamú munkákat is teljesít, *akkor e szolgálat ügyeletnek minősül.* Nem szabad tehát elvonatkoztatni attól, hogy ügyelet esetén a dolgozó munkát is végez, ezért az ügyelet letelte után pihenésre van szüksége. Ebből indul ki a kollektív szerződés és előírja, hogy az ügyeleti szolgálatért, közvetlenül letelte után, az első munkanapon azonos tartalmú szabad időt kell adni. A kifejtettekre való tekintettel nem volna helyes, ha a kollektív szerződés ettől eltérne és a szabad idő kiadására hosszabb határidőt állapítana meg.

A kollektív szerződés 26. §-ával kapcsolatban javaslat hangzott el, hogy osztott munkaidő alkalmazása esetén ne csak az éjszakai megszakítás idejére, hanem a nappali órákra is járjon 50 százalékos díjazás abban az esetben, ha a dolgozó nem tudja elhagyni a szolgálati helyét. *Általános szabály, hogy a munkaidő osztatlan,* a kollektív szerződés azonban előírhat osztott munkaidőt is a munkaidővel való gazdálkodást szem előtt tartva.

Megszakítható a napi munkaidő

A MÁV Kollektív Szerződés 26. §-a értelmében azokon a szolgálati helyeken, illetve munkakörökben, ahol a szolgálat ellátása lehetővé teszi és a munkaidő kihasználása indokolja, a napi munkaidő megszakítható. A megszakítás időtartama nappal kettő, éjszaka négy óránál nem lehet kevesebb. Ez az előírás azért szükséges, hogy ennél rövidebb időtartamot a dolgozó nem tudna megfelelően hasznosítani. *A megszakítás felső határa hat óra.* Ennél hosszabb megszakítás nem indokolt munkáltatói szempontból sem.

Ha a megszakítás időtartama az éjszakai időszakban történik és ennek idejét a dolgozó szolgálati helyén tölti el, erre az időre 50 százalékos díjazás illeti meg (a számítás alapja a dolgozó alapbére).

A kollektív szerződés ez idő szerint tehát csak abban az esetben díjazza a megszakítás időtartamát, *ha éjszakai megszakítás történik.*

Kiindulva abból, hogy az osztott munkaidő végeredményben a munkaidővel való gazdálkodást szolgálja, ami a fő célkitűzés. Megvizsgálandónak tartjuk az elhangzott javaslat bevezetését, vagyis a díjazás kiterjesztését a nappali órákra is, ha a megszakítás idejét a dolgozó szolgálati helyén tölti el. A tapasztalatok alapján a kollektív szerződés módosítására később visszatérünk.

Idénymunkarend

A 19/1971. (VI. 25.) ÉVM sz. és az ennek módosítása tárgyában kiadott rendeletek alapján a MÁV-nál az építési és pályafenntartási, valamint a távközlési és biztosítóberendezési szakszolgálat építési, fenntartási munkahelyein foglalkoztatott, fizikai és közvetlen termelést irányító dolgozóknál (ideértve az építési munkahelyet kiszolgáló dolgozókat is) *idénymunkarendet alkalmaznak.*

Az idénymunkarend a munkáltatás idényjelleggével van összefüggésben. A MÁV-nál ilyen az építési terület az előbbiekben felsorolt szakszolgálati ágaknál. Ennek lényege, *hogy a tavaszi és a nyári hónapokra hosszabb, míg az őszi, téli hónapokra rövidebb munkaidőt állapítanak meg helyi függelékben.* Figyelembe véve, hogy e munkarend a hivatkozott ÉVM rendeleten alapszik, ennek kiterjesztésére (tehát olyan munkaterületekre, ahol nem idényjellegű a munkáltatás) nincs lehetőség, kizárólag a kollektív szerződés 22. §-ában felsorolt építési munkahelyeken alkalmazható.

A fegyelmi határozat ellen a dolgozó tizenöt napon belül jogorvoslati kérelmet nyújthat be a munkahelyén szervezett munkaügyi döntőbizottsághoz. A MÁV Kollektív Szertóságon és a MÁV vezérigazgatóság közvetlen irányítása alá tartozó szervek mellett működő munkaügyi döntő bizottságok jegyzékét és illetékességi körét (működési területét) a MÁV Kollektív Szerződés 10. számú melléklete tartalmazza. *Azoknál a szolgálati főnökségeknél kellett választani munkaügyi döntő bizottságot, ahol szakszervezeti bizottság működik.*

A vasútigazgatóságoknál és a közvetlen irányításuk alá tartozó főnökségeknél működő munkaügyi döntő bizottságok jegyzékét és illetékességi körüket a vasútigazgatóságok által készített függelékben kellett meghatározni, illetőleg felsorolni.

Kivételes szabályok

A tanácskozásokon azt vetették fel a dolgozók, hogy fegyelmi határozat elleni jogorvoslati kérelmet minden esetben a szolgálati főnökségnél működő munkaügyi döntő bizottság bírálja el. *Jelenleg is ez a fő szabály,* ez alól csak néhány indokolt esetben tett kivételt a MÁV Kollektív Szerződés 89. §-a. Ilyen kivétel, hogy a MÁV vezérigazgatóságnak közvetlenül alárendelt üzemek, intézetek és szolgálati főnökségek vezetőinek, illetőleg vezető helyetteseinek munkaügyi vitájában *a vezérigazgatóság munkaügyi döntő bizottsága illetékes eljárni.* Ugyanilyen kivétel, hogy a vasútigazgatóságnak alárendelt szolgálati főnökségek vezetőinek és vezető helyetteseinek munkaügyi vitájában a felettes igazgatóság munkaügyi döntő bizottsága jár el. Ez a szabályozás azokra a vezetőkre és helyettesekre vonatkozik, akik olyan helyen teljesítenek szolgálatot, ahol munkaügyi döntőbizottság működik. Vezetők esetében szükséges *ilyen kivételt tenni, ugyanis nem várható el, hogy munkaügyi vitájukat beosztott dolgozóikból alakult munkaügyi döntőbizottság bírálja el.*

Hasonló, kivételes szabály az is, hogy a különböző szolgálati főnökségekhez tartozó dolgozók együttes felelősségrevonását tartalmazó határozat ellen benyújtott jogorvoslati kérelmet a határozatot hozó szerv (vezető) mellett működő munkaügyi döntő bizottság bírálja el. Ennek indoka az, hogy kapcsolódó kérdéseket kell elbírálni a felelősségre vont dolgozók pedig más-más szolgálati főnökséghez tartoznak.

A MÁV Kollektív Szerződés hatálya kiterjed a MÁV valamennyi dolgozójára és szervére. Ezen általános rendelkezés alól kivételt képeznek azok a költségvetési szervek (kórházak, nevelőotthonok, zenekari főnökségek), amelyek a MÁV Kollektív Szerződés 1. számú mellékletében tételesen fel vannak sorolva. E felsorolásban a gyermekintézmények (óvodák, bölcsődék) nem szerepelnek. Ebből következik, hogy e szervekre, illetőleg az itt foglalkoztatott dolgozókra a MÁV Kollektív Szerződés hatálya kiterjed. Figyelembe kell azonban venni e szervek, illetőleg intézmények jellegét, ugyanis az óvodai dolgozókra az oktatási miniszter, a bölcsődei dolgozókra az egészségügyi miniszter rendeletei, utasításai egységesen vonatkoznak, függetlenül attól, hogy az adott intézményt mely szerv tartja fenn, illetve üzemelteti.

dr. Garabon Sándor

Nyugállományba vonuló vasutasok kitüntetése

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa — nyugállományba vonulásuk alkalmából — több évtizeden át végzett kiemelkedő munkájuk elismeréseként a

Munka Érdemrend ezüst fokozata

kitüntetésben részesítette: Garamszegi Lajos vonatvezetőt, Szeged Körz. Üzemfőn.; Koncz Sándor mozd. felvigy., Rákosrendező Körz. Üzemfőn.; Repka György előmunkást, Szentes Építési Főn.

Munka Érdemrend bronz fokozata

kitüntetésben részesítette: Berecz Sándor pályamunkást, Debrecen Pft. Főn.; Gellén Mihály térfőnököt, Békéscsaba Körz. Üzemfőn.; Papp Antal műszerészt, MÁV Jobb parti BBFF; Petre József raktárnokot, Pécs Körz. Üzemfőn.; Rajs József kovács csop.-vez., Északi Jj. Ü.; Szép István villanyszerelőt, Zalaegerszeg Körz. Üzemfőn.; Szoboszlai Sándor dízellakatost, Miskolc Körz. Üzemfőn.;

A közlekedés- és postaügyi miniszter Kiváló Munkáért

kitüntetésben részesítette: Antal János tűzikovács csoportvezetőt, Debrecen Jj. Ü.; Arató Lajos műsz.-gazd. tanácsadót, KPM Vasúti Főoszt.; Bekk Dezső műszerészt, MÁV TBÉF; Béldi László főmérnököt, Dombóvár Építési Főn.; Bérczi Pálné ügyint., Bp. Vasútig.; Bíró László szertárfőn., Bp. MÁV Közp. Orsz. Osztószertárfőn.; Csécsei Ernő állomásvezetőt, Hatvan Körz. Üzemfőn.; Fejér János főüzem-irányítót, KPM Vasúti Főoszt.; Görögh Mihály motorvez., Bp. Ferencváros Körz. Üzemfőn.; Horváth Vilmos hivatalvez., Pécs BBFF; Kaposvári Ádám műsz.-gazd. tanácsadót, KPM Vasúti Főoszt.; Kerepesi Béla darukezelőt, Záhony MÁV Gépesített Rakod. Főn.; Kiss Jakab betan. munkást, Bp. MÁV Hídépítési Főn.; Lapu Sándor vonalgond., Hódmezővásárhely Pft. Főn.; Mayer Józsefné könyvelési csoportvezetőt, Bp. MÁV Alkalmazottak Első Biztosító és Segélyegyesülete; Póta József vonatfőnököt, Miskolc Körz. Üzemfőn: Speigl Gyula fertőtlenítőt, Pécs Ter. Egészségügyi Közp.; Szalai János vill. mozd. vezetőt, Szolnok Körz. Üzemfőn.; Tomor Imre gépügyi előadót, Pápa Pft. Főn.: Vona János személyzeti vez., Kisújszállás Pft. Főn.: Vulcs Béla munkaügyi int., Dombóvár MÁV Építési Főn.

Miniszteri Dicséret

kitüntetést kaptak: Asztalos István bádogos, Szolnok Jj. Ü.; Ádám Miklós raktárnok, Kazincbarcika Körz. Üzemfőn.; Kiss Istvánné ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Kovács György keresk. ügyint., Záhony Üzemig.; Ladányi András ügyint., KPM Vasúti Főoszt.: Neuschl Gyula áll.főn.-helyettes, Komárom Körz. Üzemfőn.; Orosz Nándorné csoportvezető, MÁV Közp. Számviteli Hiv.; Pakrócz Gyula lakatos, Sopron Vont. Főn.; Pfeifer Ferenc előmunkás, Nagykanizsa Pft. Főn.; Pintér János tmk-lakatos, Szolnok Körz. Üzemfőn.; Rásó Károlyné egészségügyi szakdolgozó, Bp. MÁV Tüdőgyógyint. és Tüdőgondozó; Sárkány Zoltán anyagbeszerző, Szeged Ig. Osztószertárfőn.; Tóth Endre elektrikus, Bp. Landler Jenő Vill. Vonalfelügy.; Wenk János állomásfőn., Nyíregyháza Körz. Üzemfőn.; Zámbó József hegesztő lakatos. Bp. MÁV Építési Főn.

Szücs Zoltán, a MÁV vezérigazgatója átnyújtja a kitüntetést Gelencsér József dombóvári vonatkísérőnek

A MÁV vezérigazgatója Vezérigazgatói Dicséret

kitüntetésben részesítette: Albrecht Mártonné takarító csoportvezetőt, Kaposvár Épület- és Hídfenntartó Főn.; Bakó Sándor portást, Debrecen MÁV Oktatási Főn.; dr. Balthazár Lajos ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Baranyai Mihály hivatalsegédet, Miskolc Jj. Ü.; Bedecs Magdolna kocsitisztítót, Komárom Körz. Üzemfőn.; Bognár Emilné úszómesteredzőt, BVSC; Budai László raktárnokot, Hatvan Körz. Üzemfőn.; Dankó János vágánygond., Nyíregyháza Pft. Főn.; Debreceni Sándor jegyvizsg., Debrecen Körz. Üzemfőn.; Dévai Ferencné gyártás-előkészítőt, Landler Jenő Jj. Ü.; Dobos Mátyás tolatásvez., Miskolc Körz. Üzemfőn.; Drávai Lajos ügyint.; Pécs Vasútig.; Dul Sándor állomásfőnököt, Kazincbarcika Körz. Üzemfőn.; Felcser László ügyint. csoportvezetőt, Debrecen Vasútig.; Gelencsér József vonatkísérőt, Dombóvár Üzemfőn.; Gergely Vendel rend. forg. szolg.tevőt, Bp. Ferencváros Körz. Üzemfőn.; Haszonits József vonalgond., Sopron Pft. Főn.; Háda Lajos átrakómunkást, Záhony MÁV Gépesített Rakod. Főn.; Hernyes István lakatoscsoport-vezetőt, Északi Jj. Ü.; Holnapy Kálmán tervező techn., MÁVTI; Horváth György munkaügyi ügyint., Bp. MÁV TBÉF; Kerényi Imre főrevizort, Pécs Vasútig.; Kol P. István raktárnokot, Záhony Üzemig.; Kovács Bálint műsz. oktatót, Szeged Körz. Üzemfőn.; Kovács Elemér VÁM-közvetítőt, Kazincbarcika Körz. Üzemfőn.; Kovács Jánosné anyagnyilvántartót, Bp. MÁV Építési Főn.; Kovács Lajos anyagügyi ügyintézőt, Debrecen MÁV Építési Főn.; Kunszabó József kocsivizsg. lakatost, Kecskemét Körz. Üzemfőn.: Kurcz Mihály tolatásvezetőt, Miskolc Körz. Üzemfőn.; Küllei László ügyintézőt, Szombathely Vasútig.; László Lajos tagozatvezetőt, Bp. MÁV Oktatási Főn.; Lázár Pál tehervágány-gépkocsivezetőt, Miskolc MÁV Építési Főn.; Mukli Sándorné betan. munkást, Rákosrendező Körz. Üzemfőn.; Nagy Győző munkaügyi ügyint., Veszprém Körz. Üzemfőn.: Nagy János vágánygond., Győr Pft. Főn.; Nagy János váltókez., Kaposvár Üzemfőn.; Nagy Mihály csoportvezetőt, Bp. MÁV Magasép. Főn.; Pataki György szakaszmérnököt, Békéscsaba Pft. Főn.; Rajnai Józsefné személypénztárost, Vác állomásfőnökség; Sárközi Istvánné bérelszámolót, Záhony MÁV Gépesített Rakod. Főn.; Somogyi Dezső pályamunkást, Pápa Pft. Főn.; Ster András hegesztőt, Székesfehérvár Jj. Ü.; Szalóky Alajos géplakatost, Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; Szalóky Sándorné nyomdai berakónőt, Bp. MÁV Jegynyomda Főn.; Szücs Mihály fuvarozásszervezőt, Püspökladány Körz. Üzemfőn.; Tégla János mozdonylakatost, Szombathely Körz. Üzemfőn.; Urbán László személyzeti ügyint., Szolnok Körz. Üzemfőn.: Varga Péter tolatásvez., Kiskunhalas Körz. Üzemfőn.; Várnai Tibor ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Zsigmond Lajos főművezetőt, Északi Jj. Ü.

KITÜNTETÉSEK

a pedagógusnap alkalmából

A XXXI. pedagógusnap alkalmából — a szocialista nevelés és oktatás érdekében kifejtett eredményes munkájuk elismeréseként — a közlekedés- és postaügyi miniszter

Kiváló Munkáért

kitüntetésben részesítette: dr. Csiszár Károly igazgatót, Kőszeg MÁV Nevelőotthon; Gondos Gyula forg. oktatótisztet, Kaposvár Üzemfőnökség, Gyuris István ig.-helyettest, Szeged MÁV Nevelőotthon; Koller György ig.-helyettest, Répceszentgyörgy MÁV Nevelőotthon; Kotán Pálné vez. óvónőt, Hatvan MÁV Napközi-otthonos Óvoda és Bölcsőde; Kovács Gyuláné nevelőtanár, Békéscsaba MÁV Nevelőotthon.

Dicséretben

részesítette: Dévényi Gyuláné vezető óvónőt, Debrecen MÁV Járműjavító Üzem; Soós Károlyné vezető óvónőt, Rákospalotai MÁV Óvoda; Visnyei Terézia nevelőtanárt, Kaposvár MÁV Nevelőotthon;

A MÁV vezérigazgatója

Dicséretben

részesítette: Gálbáts Dénes vez. oktatót, Békéscsaba Körz. Üzemfőnökség; Kuczora Ernő élelmezésvezetőt, Szeged MÁV Nevelőotthon; Márkus Anna vezető óvónőt, Székesfehérvár Járműjavító Üzem; Rátki Imréné óvónő gyermekfelügyelőt, Dunakeszi Járműjavító Üzem; dr. Szigeti Lászlóné nevelőtanítót, Kaposvár MÁV Nevelőotthon; Szilágyi Béla gazdaságvezetőt, Bodrogolaszi MÁV Nevelőotthon.

A celldömölki főbizalmi

Szorgalma, akaratereje a gyógyulását is elősegítette

A munkásosztály nemzetközi ünnepe alkalmával a Szakszervezeti Munkáért arany fokozatát kapta a celldömölki *Járó János,* a körzeti üzemfőnökség vontatási üzemegységének egyik főbizalmija, asztalos szakmunkás.

— 1955-től dolgozom asztalosként a jelenlegi munkahelyemen. Az apósom hívott ide, s itt maradtam, de nem bántam meg — mondja.

Hamarosan tagja lett a szakszervezeti bizottságnak és 1960-ban a vontatási főnökség társadalmi szb-titkárának választották. Előtte még függetlenített titkár volt. Ő az asztalosmunka mellett társadalmi munkában vállalta a tisztséget. Ez a megbízatása 1963-ig tartott.

— Hat évvel később, 1969-ben újra titkárrá választottak a fűtőháziak — folytatja. — Ezúttal 1980-ig, az átszervezésekig töltöttem be ezt a tisztséget. Most a nem utazó vontatásiak főbizalmija vagyok. Csaknem háromszáz szakszervezeti tag érdekvédelmét, érdekképviseletét tizenhárom bizalmi segítségével látjuk el.

Járó János szakszervezeti megbízatása mellett volt MSZMP alapszervezeti, majd csúcsvezetőségi tag. *1959-től tagja a Munkásőrségnek, ahol parancsnokként tevékenykedik.* A testületben végzett munkájáért megkapta a Haza Szolgálatáért Érdemérem arany fokozatát, a Haza Fegyveres Szolgálatáért kitüntetést, és kétszeres kiváló parancsnok.

— Örülök annak, hogy rendeződött a bizalmiak joghelyzete. A szabályozáson túl — és talán ez a legfontosabb — *a bizalmiak önképzéssel, szorgalommal kivívták maguknak azt az elismerést, hogy megfelelő partnerei lettek a gazdasági vezetőknek.* Számítanak rájuk, kérik a segítségüket és véleményüket. Egyre több gazdasági vezető ébred rá, hogy egy jó bizalmi rengeteget tud segíteni a feladatok megoldásában.

Járó János főbizalmi a múlt esztendőben súlyos műtéten esett át, *április 17-én a jobb lábát az alsó lábszára közepétől* — érszűkület miatt — *amputálni kellett.* Akaraterejére, munkaszeretetére jellemző, hogy alig fél évvel a súlyos műtét után, november 2-án, műlábbal ismét felvette a munkát az asztalosműhelyben.

Sz. Jakab

Ezek a mai fiatalok

Az ügyeletes tiszt

Körmendi Géza még iskolába sem járt, de a vasutat már szerette. Gyakran meglátogatta az állomáson az apját, amikor az szolgálatban volt. Géza azonban néha akkor is kiszökött az állomásra, amikor édesapja otthon volt. Ilyenkor elcsattant egy-két atyai pofon is, mert a vasút nem játék. Könnyen baleset érhette volna a gyereket. A szomszédok többször megjegyezték:

— *Meglátja Körmendi bácsi, egyszer még vasutas lesz a fiából!*

Az öreg ilyenkor csak mosolygott és maga elé dörmögte:

— *Hátra kötöm a sarkát, ha még egyszer a vasút közelében látom!*

A kis Géza közben iskolás lett. Telt-múlt az idő, és a szorgalmasan tanuló fiú le is érettségizett. Utána a katonaság következett, *majd 1967-ben, amikor leszerelt, a Miskolc-Tiszai pályaudvaron vasutasnak jelentkezett.* Felvették és kocsifelíró beosztást kapott a rendező pályaudvaron. Egymás után szerezte meg a különböző szakvizsgákat, majd forgalmi szolgálattevői beosztásba került. A tisztképzőt 1971-ben végezte el. Az ügyes és szorgalmas fiatalemberre a vezetői is hamar felfigyeltek és ügyeletes tisztté léptették elő. Jelenleg is ebben a beosztásban dolgozik.

Tagja a *Ságvári Endre* szocialista brigádnak. A kollektíva már háromszor nyerte el az arany fokozatot. Élen járnak a társadalmi munkában és a szellemi vetélkedőkön való részvételben. *Körmendi Géza* már háromszor vívta ki a *Szakma Ifjú Mestere* kitüntető címet. Munkája elismeréseként jutalomból tizenkét napos szovjetunióbeli utazáson is részt vehetett.

Kisvárdai János

Szegeden eredményes volt az előszállítás

Tizenegy vállalat részesült fuvardíj-visszatérítésben

A vasúti teherkocsik jobb kihasználása érdekében az év első négy hónapjára meghirdetett előszállítási akció a Dél-Alföldön kedvező eredményt hozott.

A szegedi igazgatóság 17 fuvaroztatóval kötött megállapodást 804 ezer tonna áru szállítására. Az érintett fuvaroztatók április végéig *a tervezett mennyiségnél 104 ezer tonnával többet, 908 759 tonna árut fogadtak.* Az igazgatóság, a szerződésekben rögzített küszöbértéken felül fogadó vállalatok részére előre meghirdetett kedvezményt, fuvardíj-visszatérítést biztosított. Ilyen címen az első két hónapban 7, míg a harmadik és a negyedik havi szállítások után 11 fuvaroztatónak térítettek vissza a többletsúly utáni fuvardíjából, *összesen több mint 3,2 millió forintot.*

Mindkét időszakban többletsúlyt fogadott a hódmezővásárhelyi KÉV, a DÉLÉP, az Alföldi TÜZÉP és a szarvasi Állami Tangazdaság. Ők kapták a visszatérített összeg 83 százalékát.

Az előszállításban részes fuvaroztatók jelentős mértékben hozzájárultak ahhoz, hogy az igazgatóság állomásaira az év első négy hónapjában *111 ezer tonnával több kavics és homok érkezett, mint egy évvel korábban.* Ez a többletteljesítés azért is értékes, mert gyakorlatilag januárban és februárban, a rendkívüli hideg időjárás miatt, a kavicsszállítás minimális volt. A lemaradást tehát az előszállítás második részében nemhogy pótolták, hanem túl is teljesítették a partnerek.

G. J.

Speciális vagonok, forgóvázak

Sokféle terméket gyárt a székesfehérvári járműjavító

A *székesfehérvári járműjavítóban* a teherkocsik javítása mellett különféle speciális vagonokat, gépalkatrészeket is gyártanak. A MÁV üzemei közötti kooperációs munkák mellett „külső" megrendelőknek is dolgoznak.

A Ganz-MÁVAG részére például jelenleg is gyártják a forgóvázakat, amelyek a Szovjetunióba szállítandó motorvonatok alá kerülnek. Fehérváron ebből a forgóvázból az idén kilencvenkettő készült, jövőre pedig százhúszra érkezett megrendelés.

Az utóbbi időben előtérbe került a viszonylag olcsó vasúti fuvarozás. Ma már házgyári elemeket is szállítanak vasúton az építkezés színhelyére. Tavaly az üzem a szegedi DÉLÉP részére gyártott *panelszállító kocsikat*, az idén pedig Miskolcról rendeltek nyolcat ezekből a speciális kocsikból.

A dunakeszi járműjavítóban gyártott személyszállító kocsikhoz tavaly 154 forgóvázat gyártott a fehérvári üzem. Az idén 66 készül Dunakeszinek.

Az üzem legújabb gyártmányai közé tartozik a vasúti személykocsik mosására szolgáló berendezés.

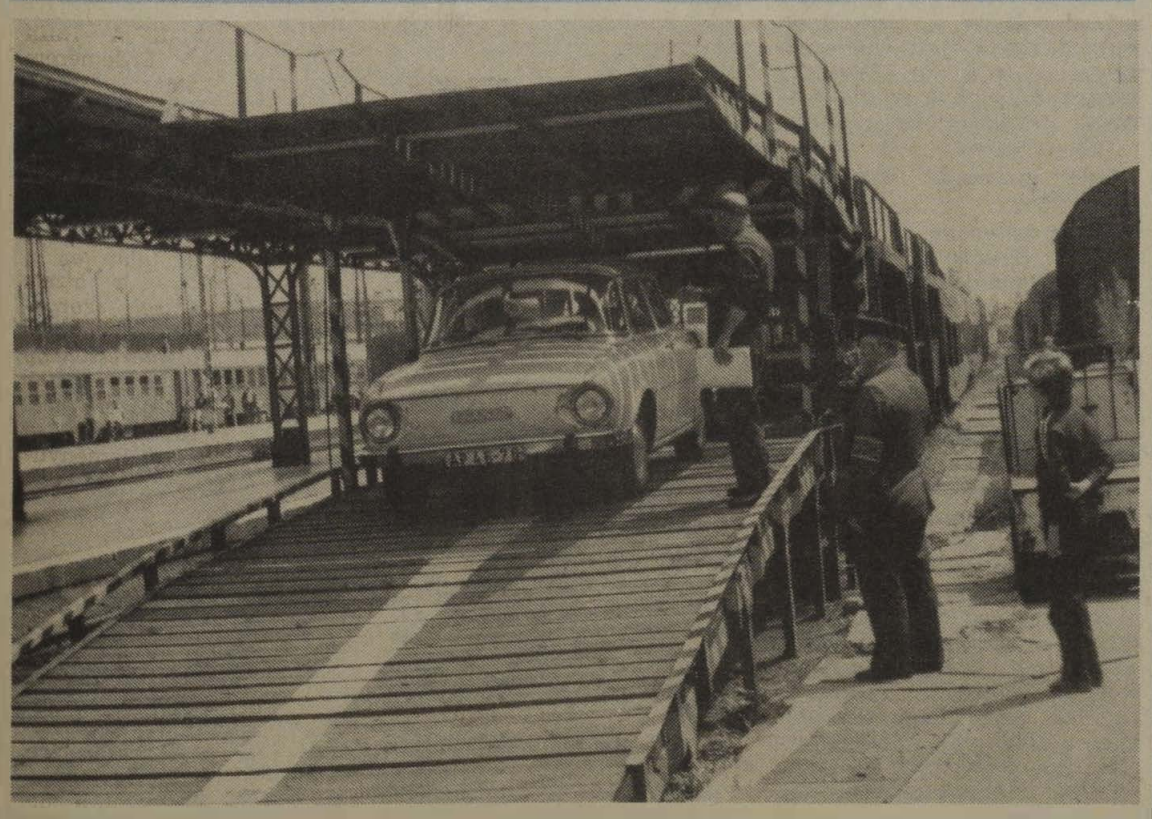
A termékek sokfélesége nagy feladatokat ró a gyártás előkészítőire. Érthető, hiszen dokumentáció, gyártmányterv a kis sorozatoknál, az egyedi gyártáskor is elengedhetetlenek. Nem kis feladatok ezek, ha meggondoljuk, hogy egy évben hozzávetőleg ezerfajta termék készül a székesfehérvári üzemben. Ez a kétségtelenül gyorsuló termékszerkezet-váltás megnövekedett feladatokat jelent a gyártók számára.

Példás gyorsasággal orvosolták a panaszt

A május 23-i menetrendváltozással egyidejűleg új gyorsvonatok közlekednek a fővárosból Szombathelyre. Ezzel egyideiűleg némely távolsági személyvonatot megszüntettek. Ez gondot jelentett több dolgozónak, akik a csornai vonalról jártak Sárvárra és vissza. Panaszukat közölte a *Vas Népe* című megyei lap.

A szombathelyi vasútigazgatóság kivizsgálta a panaszt és példás gyorsasággal intézkedett. A lap június 12-i számában már tájékoztatta az utasokat, hogy június huszadikától munkanapokon a délutáni órákban Celldömölkről Szombathelyre új személyvonatot indítanak...

AUTÓSVONAT



Június 26-tól szeptember 6-ig naponta közlekedik a Keleti-pályaudvar és Drezda között a Metropol autósvonat (Óvári Árpád felvétele)

Mérlegen a vasút munkája

Írta: Szücs Zoltán a MÁV-vezérigazgatója

A MÁV 1982. évi vállalati terve az áruszállítási teljesítmények növekedését irányozta elő a népgazdaság várható igényeivel arányosan. Számoltunk azzal, hogy a kedvezőbb közlekedési munkamegosztás révén — amelyet elsősorban megfelelő kereskedelempolitikával lehet biztosítani — a vasút feladatai mindenekelőtt a hosszútávú fuvarozásoknál növekednek. Már előre látható volt azonban, hogy a szerény mértékben növekvő forgalom lebonyolítását számottevően nehezíti majd az ötnapos munkahét általános bevezetése, a hétvégi rakodás növelésének ösztönzésére irányuló érdekeltségi rendszer ellenére.

A bevételek forrása

Az áruszállítási feladatokhoz kapcsolódik *az exportforgalomban megrakott MÁV kocsik után a külföldi vasutaktól kapott kocsibérbevételek fokozása.* Ez a vasút devizabevételeinek jelentős hányada és mértéke az áruszállítási bevételek között számottevő.

A személyszállításban az utasforgalomban kisebb — 1981 évhez viszonyítva 0,4 százalékos emelkedésével számoltunk. Ezt főként a hétvégi, üdülési célú és turisztika jellegű utazásokra, valamint — a menetrendpolitikai intézkedéseink eredményeképpen — a belföldi gyors- és expressz vonatok forgalmának emelkedésére alapoztuk. Ugyanakkor nem hagytuk figyelmen kívül az ötnapos munkahét bevezetése következtében a hivatás forgalom strukturális változását sem. *Mindezek szükségessé tették a korábbi menetrendszerkezet gyökeres megváltoztatását.* Az igényeknek megfelelően újabb expressz- és gyorsvonatokat helyeztünk forgalomba és ezeknél a vonatoknál a menettartam idejét számottevően rövidítettük. Az elővárosi és a nagyvárosok agglomerációs körzetébe tartozó forgalomban az ötnapos munkahét bevezetésével szombati napokon sok vonat közlekedtetése szükségtelenné vált. Az így felszabaduló szerelvényeket is felhasználva — lényegében új eszköz nélkül — tudjuk lebonyolítani a korábbinál erősebb hétvégi távolsági jellegű forgalmat.

A vasút bevételeit elsősorban az áru- és személyszállítási teljesítmények határozzák meg, míg a kiadások egy része az üzemeltetési költségekből, másik döntő hányada az állóeszköz-fenntartási költségekből áll. Az üzemeltetési költségek kedvezőbb alakulása érdekében a korszerű és gazdaságos vontatás, mindenekelőtt a villamosüzemű vontatás részarányának további növelését, a munkatermelékenység emelését, állóeszközeink elsősorban a járműpark — kihasználási mutatóinak javítását irányoztuk elő. A fenntartási munkák pedig a nagyértékű állóeszköz-állomány műszaki színvonala romlásának megelőzését és a biztonságos üzem által támasztott igények kielégítését szolgálják.

A vasút beruházáspolitikája a vállalati gazdálkodás eredményeire támaszkodik. Természetesen a MÁV sem vonhatja ki magát a népgazdaság általános gazdasági helyzetét meghatározó külső és belső hatások alól. *Ezért a piaci körülményekhez történő rugalmas alkalmazkodás számunkra azt jelenti, hogy a fejlesztési források csökkenését mind hatékonyabb beruházáspolitikával egyenlítsük ki.*

A rendelkezésre álló pénzügyi forrásoknak elsősorban a folyamatban levő beruházások mielőbbi befejezésére történő koncentrálása és az egyidejűleg folyamatban levő beruházások számának csökkentése alapvetően ennek a követelménynek a kielégítését szolgálja. A vasúti beruházások műszaki-gazdasági hatékonyságának növelése folyamatában azonban nem szabad megállnunk. Úgy kell a vasúti szakszolgálatok között a fejlesztési arányokat kialakítani, hogy elsősorban a gyorsan üzembe lépő, mielőbb megtérülő és a vasút üzemét közvetlenül szolgáló beruházások megvalósítását helyezzük előtérbe.

Ugyancsak a gazdasági körülményekhez és a helyesen értelmezett vállalati érdekeinkhez történő alkalmazkodás révén szükséges az energiatakarékos üzemet szolgáló beruházások megvalósítása. *A vasútvillamosítás fejlesztése, a pályaépítések, a korszerű rendezőpályaudvari technológia kialakítása, a modern forgalomirányítás és a fejlett biztosítóberendezések létesítése ma már elengedhetetlen követelményei beruházáspolitikánknak.*

Van pótolnivaló

Céltudatos vállalatpolitikai kezdeményezéseink eredménye, hogy a magyar vasút elsősorban a villamos üzem fejlesztése érdekében él — egyre szélesebb körben — a nemzetközi és hazai hitellehetőségekkel, mert erre a célra a pénzintézetek szívesen bocsátanak rendelkezésünkre, kedvező feltételek mellett, pénzeszközöket. Előnyösen egészítik ki ezeket az utóbbi időben benyújtott olyan hitelkérelmeink, amelyek célja az üzemirányítás korszerűsítése a legmodernebb berendezésekkel.

A vasút fejlesztésében tehát nincs megállás, s bár a gazdasági lehetőségek korlátozottabbak, de éppen ez követeli meg a nagyobb beruházási fegyelmet, a célirányosabb tervezést és a beruházások hatékonyabb műszaki-gazdasági előkészítését.

Mi az, ami a vasút ez évi tervéből eddig megvalósult? S melyek a második félév legfontosabb feladatai?

Az áruszállításnál az első félévben a tervhez képest mintegy 3,5 millió tonna az elmaradás. Tervezett exportforgalmunk 84,5, importforgalmunk 95, míg a tranzitforgalom 92 százalékban teljesült. Ugyanakkor a belforgalomban viszonylag jobb, 96,5 százalékos teljesítést értünk el. *Rontja az áruszállítási munka minőségét, hogy indokolatlanul nagy a dolgozó kocsipark — elsősorban az idegen kocsik hálózati túltartózkodása miatt — továbbá hogy az idegen teherkocsiknál a kocsiforduló romlása 10,1 százalék.* A kocsiforduló idő romlását előidéző okok közül kettőt kell kiemelni: az ötnapos munkahét bevezetésével a rakodási munka — különösen a kirakásoknál — lényegesen kedvezőtlenebbé vált és, hogy terveinkkel ellentétben nem sikerült a fizikaidolgozó-állományt feltölteni, sőt, a létszámhiány a frekventált munkakörökben tovább romlott.

Az első félévi teljesítményekből levonható következtetések egyben meghatározzák a második félév teendőit is. Piackutatásunk szerint az áruszállítási igények jelentős növekedésével számolhatunk. *Az üzemi munka javításával, eszközeink jobb kihasználásával az igényeket maradéktalanul ki kell elégíteni, hiszen ez a népgazdaságnak és a vasútnak egyaránt elsődleges érdeke.* A bevételek kedvezőtlen alakulása veszélyezteti a vállalati gazdálkodás egyensúlyát, ami óhatatlanul a műszaki fejlesztési lehetőségek további beszűküléséhez, a vasutas dolgozók tervezett átlagkeresetének, és a szociális ellátás színvonalának csökkenéséhez vezet. Éppen ezért *a második félévi üzemi munka súlypontját az üzemvitel szervezettsége, a körültekintő kocsigazdálkodás, az előrelátó kereskedelempolitika kell, hogy jelentse minden szinten, az állomások, az üzemfőnökségek, az igazgatóságok és a Vezérigazgatóság vonatkozásában egyaránt.*

A személyszállításnál, elsősorban a hivatásforgalomban tapasztalható csökkenés. Kedvező viszont, hogy a személyszállítási teljesítményen belül arányeltolódás figyelhető meg az értékesebb gyorsvonati és első osztályú utazások javára. *A gyorsvonaton utazók száma az év első felében 2,5, az első osztályon utazóké pedig mintegy 6 százalékkal növekedett.* Ha ez a tendencia tovább erősödik, akkor a személyszállításnál a csökkenő utasszám ellenére sem várható számottevő bevételkiesés. A személyszállításban továbbra is a legfontosabb feladat a menetrendszerűség és az utazási körülmények javítása. Ez ugyanis még sok kívánnivalót hagy maga mögött.

Tervszerű munkával

Az áruszállítási bevételek csökkenésének részbeni ellensúlyozására a költségekkel való fokozottabb takarékosság a második félév gazdasági munkájának legfőbb követelménye. Mind az üzemeltetés, mind a fenntartás során az ésszerű takarékoskodást kell előtérbe helyezni, ez azonban nem eredményezheti szolgáltatásaink mennyiségének csökkenését, minőségének romlását. *A takarékoskodás fontos területe az idegen kocsikkal való gazdálkodás javítása és nem engedhető meg, hogy csökkenő import, illetve tranzitteljesítmények mellett a MÁV kocsibérköltségei növekedjenek.*

A beruházásoknál a korábbi évek egyre szigorúbb követelményei pontosabbá tették a gazdasági tervezést, jó irányba fejlesztették az egyes beruházások műszaki-gazdasági előkészítését. Ennek eredményeként csökkent a beruházások megvalósításának időtartama, a befejezetlen beruházások száma és volumene, s ha szerényebb mértékben is — javult a minőség. Tervszerűen halad Kelenföld állomás rekonstrukciója, a budapest—hegyeshalmi vonal korszerűsítése, s a vonalvillamosítás.

S jóllehet az 1982 első félévének számszerű naturális eredményei csak később válnak ismertté, de a tervezett, fontosabb üzembe helyezések a vonalkorszerűsítéseknél, a Kiskunfélegyháza—Szeged közötti vonal villamos üzem felvételénél időben megtörténtek, a költségelőirányzatokat betartották.

Mindez természetesen nem jelenti azt, hogy hibátlanul dolgoztunk, és ne volnának további tennivalóink. Elengedhetetlen a jövőben a beruházások minél egyszerűbb — a műszaki fejlesztés eredményeire támaszkodó — műszaki-gazdasági előkészítése, a formalitások helyett a lényeget szolgáló döntéselőkészítés. Ez alatt valamennyi beruházásnál az üzemi technológia alapulvételét, a műszaki paraméterek ehhez igazodó helyes meghatározását, a beruházások gazdaságossági számításával megalapozott rentabilitását kell érteni. A mind alaposabb műszaki-gazdasági előkészítés útján kell biztosítani a hatékony megvalósítást, *az átfutási idő csökkenését, a szakaszos üzembe helyezéseket a költségkeretek megtartását, de mindenekelőtt a műszaki szempontból mind igényesebb és kifogástalanabb új állóeszközök átadását az üzemnek.*

A vállalati gazdálkodás egészének első félévi mérlege a tervezettnél kedvezőtlenebbül alakult. A gazdálkodás egyensúlyának helyreállítására, a tervezett eredmények elérésére megvannak azonban a lehetőségek a szállításoknál csakúgy, mint az üzemvitelnél és a fejlesztéseknél. Természetesen ehhez céltudatos, előrelátó és megfontolt intézkedésekre, a végrehajtásban nagyobb fegyelemre, de mindenekelőtt valamennyi szolgálati ág még szorosabb együttműködésére van szükség.

A vasút szerepe a mai gazdaságban

ÍRTA: URBÁN LAJOS, ÁLLAMTITKÁR

A közlekedés, a termelés és a fogyasztás összekapcsolódó eleme. A termeléssel összefüggő személy- és áruszállítással közvetlenül, a társadalom egyéb igényeiből eredő szolgáltatásokkal közvetve részt vesz az anyagi termelésben.

E jelentős feladat ellátásában a vasút kulcsszerepet vállal. Részt vesz a belföldi és nemzetközi távolsági utasforgalomban, a települések vonzáskörzetében biztosítja a munkások, az alkalmazottak és a tanulók utazását. Meghatározó a szerepe nemzetközi áruszállításokban és jelentős feladata van a belföldi tömegárufuvarozásban. A vasútnak kell elsősorban biztosítani a külkereskedelem gyorsan növekvő forgalmának lebonyolítását is.

A közlekedésen belül a vasút helyét és feladatainak nagyságát jól mutatja néhány összehasonlító adat. *Teljesítménye a személyforgalomban a távolsági utasszállításnál közel a felét, a helyi személyszállítást is számolva a harmadát teszi ki a közlekedési vállalatok összteljesítményének.* Az áruszállításban a részarány még nagyobb. A vasút teljesítménye az összes áruszállítási teljesítménynek *több mint a felét teszi ki*, de vasúton jut el az átvevőhöz az export- és importáruk kétharmada.

A termelés kiszolgálása mellett eredményes tevékenységével hozzájárul a nemzeti jövedelem növeléséhez, a tranzit-, az export és import forgalommal jelentős devizabevételeket ér el. Emellett mint az ország legnagyobb vállalata, közel százhetvenezer embernek biztosít munkát, megélhetést.

Aki ismeri gazdasági célkitűzéseinket, tudja, hogy a vasút jövője hosszú távon biztosítva van. A népgazdaság helyzetéből, a külgazdasági kapcsolatainkból adódóan azonban a feladatok ma másként jelentkeznek, mint korábban. Amikor 1968-ban az Országgyűlés jóváhagyta a közlekedéspolitikai koncepciót és annak részeként a vasúthálózat racionalizálására, a kisforgalmú vasútvonalak és állomások megszüntetésére vonatkozó programot, *sokan beszéltek a vasút visszafejlesztéséről, feladatainak csökkenéséről.* Ezzel szemben a vasút feladatai, a népgazdaság részéről megnyilvánuló szállítási igény olyan gyorsan növekedett, hogy időszakonként csak nagy nehézségek árán lehetett kielégíteni. Ebben az időben sem szünetelt a vasút fejlesztése, elsősorban a mozdonypark és a kocsiállomány korszerűsödött jelentősen és megkezdődött a gőzvontatás csökkentése a korszerű dizel és villamosüzem kiterjesztése.

A vontatás korszerűsítését, de még inkább a vasút feladatainak további növekedését kedvezően befolyásolta az üzemanyagárak gyors emelkedése, amely egyúttal a vasúti és a közúti közlekedés közötti munkamegosztásban is módosulásokat idéz elő.

A vasút fontos szerepét az 1978-ban továbbfejlesztett közlekedéspolitikai koncepció is hangsúlyozta és meghatározta a fő feladatokat, célkitűzéseket.

Gazdaságpolitikánkból és a továbbfejlesztett koncepció egész közlekedési rendszerre vonatkozó iránymutatásaiból következik, *hogy a vasútnak rugalmasan gazdálkodó, hatékony, fejlett műszaki színvonalon dolgozó szolgáltató vállalattá kell átalakulnia. Jövőjét a vasutas dolgozók formálják.* Munkájuktól, megújulási képességüktől is függ, hogy a vasút a továbbiakban milyen helyet foglal el a közlekedési alágazatok között, megerősíti-e azt a fontos szerepet, amivel jelenleg rendelkezik.

A magyar gazdaságpolitika a vállalatok önállóságának növelését a piac szerepének erősítését, a vállalatok közötti egészséges verseny kialakítását tűzte ki célul. A közlekedéspolitika kimondja, *hogy az egyes szállítási feladatokat az a közlekedési alágazat teljesítse, amely azt a legkisebb ráfordítással, népgazdasági szinten hatékonyan, jó minőségben és biztonságosan képes ellátni.*

A közlekedési munkamegosztás alapelvei meghatározzák a vasút feladatait is. A személy- és áruszállításban egyaránt javítani kell a munka hatékonyságát, a szolgáltatás minőségét, a forgalombiztonságot. E célkitűzés elérése szükségessé teszi a vállalati szervezet további korszerűsítését, a munkastílus megváltoztatását, a munka szervezettségének javítását. *A magyar vasútnak rugalmas vállalati gazdálkodást kell folytatnia kül- és belföldön egyaránt.* Élénk fuvarpiaci tevékenységet kell végezni, a műszaki fejlettség színvonalát pedig a célkitűzések rangsorolásával tovább kell emelni.

Az elérendő célok mind rövid, mind hosszabb távon jelentős feladatokat állítanak minden vasutas elé. Nem szabad elfeledkezni arról, hogy a vasút, fuvardíjbevételekből gazdálkodó vállalat. A feladatok nagyságát, a személy- és áruforgalom volumenét, a nyújtott szolgáltatás versenyképessége; *a vállalat eredményességét a gazdálkodás határozza meg.*

Rövid távon az egyik legfontosabb feladat a kapacitás minél jobb kihasználása és a munka szervezettségének javítása. Ez elsősorban az áruszállítás területét érintő célkitűzés. Az ötnapos munkahétre való áttéréssel csökkent a hétvégi rakodások volumene, a fuvaroztató vállalatok nem használták ki az előszállítás lehetőségeit sem kellő mértékben. *A kereskedelmi munka erősítésével, a forgalomirányítás javításával és az igények jobb kielégítésével arra kell törekedni, hogy szorosabbá váljék a fuvaroztatókkal való kapcsolat.*

A termelésben, az iparban, az építőiparban és a mezőgazdaságban dolgozó vállalatoknak, szövetkezeteknek is fokozott feladataik vannak. A közlekedésnek, a vasútnak is a szolgáltatás minőségével segíteni kell munkájukat. Az egyes áruk szállítási folyamatát a termelőkkel, a forgalmazókkal, s a felhasználókkal együtt *magas fokúan szervezett áruszállítási folyamatokat kell kialakítani.*

Nem gondtalan a vasút teljesítményének nagyobb részét kitevő nemzetközi áruforgalom lebonyolítása. Export és import szállításaink zavartalansága, a tranzitforgalom növelése nemcsak vasúti érdek, az egész ország gazdálkodásának eredményességét befolyásolja. *A szomszédos vasutakkal tovább kell javítani az együttműködést* és közös megoldást kell találni a tartósan vagy alkalmanként fellépő problémákra.

A személyszállítás területén is jelentősek a tennivalók, *legfontosabb feladat a vonatok menetrendszerűségének és az utazás kulturáltságának javítása.* Számos objektív körülmény gátolja e feladat maradéktalan megoldását, de a munka minőségének emelésével a munkafegyelem javításával, jobb munkaszervezéssel már jelenleg is nagymértékben lehetne javítani a minőséget.

A VI. ötéves tervidőszakban és hosszabb távon is tovább kell folytatni a vasúthálózat korszerűsítését, ezen belül fel kell számolni a pálya- és a járműállomány, a pálya- és a biztosítóberendezések, a nyílt vonalak és az állomások között meglevő kapacitás és színvonal különbséget. Gyorsított ütemben kell folytatni a villamosítást, a csomópontok és rendezőpályaudvarok rekonstrukcióját, a szállítási igényekkel összhangban korszerűsíteni kell a járműpark szerkezetét. *Egyik nagyon fontos célkitűzés a nehéz munkakörülmények felszámolása, az automatizálás kiterjesztése.* Az eddigieknél gyorsabban kell a számítástechnikát bevonni a vasútüzem irányításába. A teljesítmények növekedése mellett az üzemeltetés hatékonyságának növelése csak a számítástechnikai eszközök kiterjedt alkalmazásával valósulhat meg.

A továbbfejlesztett közlekedéspolitika alapul vételével kidolgozásra került a vasútpolitikai koncepció, amely a népgazdaság szerkezetének változását, a gazdálkodás rendszerének, eszközeinek és módszerének módosulását figyelembe véve *komplex programot tartalmaz a magyar vasút megújítására.* Az elkövetkező évek, évtizedek új szemléletet, új módszereket kívánnak a közlekedés, ezen belül a vasút egész területén is.

A vasútpolitikai koncepció kijelöli a fejlesztések fő irányait. A mérsékelt fejlesztési lehetőségek minél több hasznot hozó felhasználása érdekében folyamatosan értékelni kell a népgazdaság fejlődését, a fuvaroztató vállalatok szállítási szükségleteinek változását, az utazóközönség igényeit. *A személy- és áruszállításban egyaránt megújult üzletpolitikával, új szolgáltatásokkal kell a társadalom és a gazdálkodás által támasztott szükségleteket kielégíteni.* A vasút modernizálása és a társadalom szolgálata szép, erőt és kitartást igénylő feladatot állít a vasút minden dolgozója elé.

A vasutasnap alkalmával ehhez a munkához kívánok a közlekedési tárca vezetése nevében minden vasutas dolgozónak további munkasikereket.

A szükség törvényt bont

Székesfehérváron mozdonyvezetők segítik a kocsirendezők munkáját

— *Nehéz a kalácshoz szokott embert meggyőzni arról, hogy a kenyér is jó* — mondja *Huszka Sándor* segédvezénylő tiszt, a székesfehérvári vasútállomás szakszervezeti főbizalmija, aki két malom közt őrlődik a megoldhatatlan munkaerőhiány miatt.

A jelentős vasúti csomóponton naponta 800—1000 kocsit mozgatnak, s ehhez a munkához *csupán tizenegy kocsirendező van a minimálisan szükséges harminc helyett.* A gurítót sem használhatják, mert hosszú idő óta nincs sarus.

A télen már-már úgy látszott, hogy teljesen megbénul a teherforgalom. Az állomás vezetői ekkor, szorult helyzetükben kéréssel fordultak a vontatási szakszolgálat dolgozóihoz. Megkérték a mozdonyvezetőket, hogy segítsenek a kocsirendezőknek.

A mozdonyvezetők nem kis megdöbbenéssel néztek a vezetőkre, különösen, amikor az is kiderült, hogy ez a kisegítés nem néhány napos. Kilenc-kilenc embernek felváltva három hónapig kellene a mozdonyállás helyett kocsirendezői munkát végezni.

A vezetők biztosították az embereket arról, hogy a keresetük nem csökken. A tisztább, „rangosabb" munkához szokott mozdonyvezetők azonban húzódoztak, és a Munka Törvénykönyvére hivatkoztak. Csakhogy az élet sokszor a törvényeket is megkérdőjelezi, vagyis a szükség törvényt bont, mert a vasúton egyetlen törvény az örök: *a vonatoknak menni kell.*

A mozdonyvezetők végül is — szenvedélyes viták után — belátták, hogy ha más megoldás nincs, átmeneti időre önként vállalják a kocsirendezői szolgálatot is, mert ha valahol érvényes a személyi érdek fölé rendelni a közösségi érdeket, a vasútnál ez kétszeresen is az.

Február óta már a második kilenc tagú mozdonyvezetői csoport teljesít kisegítő kocsirendezői szolgálatot a székesfehérvári vasútállomáson. A gondok azonban így sem szűntek meg. Egyrészt azért, mert ez a kisegítés nem lehet végleges. *A mozdonyvezetők kocsirendezőként való foglalkoztatása ebben az évben a vasútnak plusz másfél millói forintjába kerül. Ezenkívül azonban az emberek túlterhelése az aggasztóbb.* Van olyan kocsirendező, aki ebben az évben még nem tudta kivenni a szabad napját. Hasonló a helyzet a vontatásnál, ahol helyettesíteni kell a hiányzó kilenc mozdonyvezetőt. *Nem ritka a havi 240—260 óras szolgálat!* Meddig tart ez az állapot? Az állomás vezetői sem tudják.

Székesfehérvár dinamikusan fejlődő város. Munkalehetőség van bőven. Bár a vasútnál a kereset most már nem megvetendő, a szabad hétvégek miatt az emberek inkább a gyárakat választják. Különösen érvényes ez a szemlélet a fiatalokra.

Beszélgettem a kocsirendezői szolgálatot teljesítő mozdonyvezetőkkel is. Nem szívesen, de becsülettel végzik a szükségállapotból fakadó munkát. Keresetük valóban nem lett kevesebb, sőt, egyik-másiknak (a szabadnapját is munkával töltve) még több is, mint ami a mozdonyon volt. De remélik, hogy ez a helyzet csakugyan átmeneti, és még az idén valamilyen megoldást találnak az állomás, a MÁV vezetői arra, hogy a jelenleginél hasonló szükség ne bontsa meg a törvényt. **(Dávid)**

Targoncajavító szakemberek tapasztalatcseréje

A MÁV sárospataki járműjavító üzemegysége kizárólag targoncajavítással foglalkozik. Az ott dolgozó szakemberek már csaknem 200 villamos, illetve Dízel-targonca nagyjavítását végezték el. A napokban az ország minden részéből vasutas szakemberek látogattak el Sárospatakra, hogy tapasztalatokat szerezzenek a targoncák javításáról, karbantartásáról és üzemeltetéséről. A résztvevők egyetértettek abban, hogy a rendelkezésre álló szállítóeszközök rendszeres javítása nagymértékben hozzájárul a targoncák biztonságos üzemeltetéséhez. Ugyanakkor megállapították: *a MÁV-nál levő targoncapark mintegy 50 típusból tevődik össze, ennélfogva nagy akadályba ütközik a járművek sorozatban történő javítása.*

A szakemberek véleménye szerint csökkenteni kellene a típusok számát, ami magával vonná az anyagellátás javulását. Jelenleg ugyanis csupán a bolgár Balkancar típusú targoncák karbantartása tűnik megoldottnak. *Főként, a régebbi, hazai gyártmányú dízel-targoncák javításához szükséges alkatrészek beszerzése akadozik.*

A tanácskozáson szó esett arról is, hogy a sárospataki üzemegység munkája nyomán érezhetően javult a vasútnál a belső szállítás. Dicséretes, hogy a *MÁV Miskolci Járműjavító Üzeme megkülönböztetett figyelmet, sok esetben jelentős anyagi eszközöket fordít* a különböző alkatrészek beszerzésére, illetve szükség esetén azok gyártására.

Ahol törődnek az utánpótlással

A miskolci igazgatóság személyzeti és oktatási osztálya minden évben nagy gondot fordít az utánpótlás biztosítására. A területén lévő szakközép- és szakmunkásképző iskolákba való jelentkezés érdekében *Borsod* és *Heves* megyék valamennyi általános iskoláját megkeresik, ahol a végzős nyolcadikosoknak filmvetítéssel egybekötött tájékoztatást adnak a vasúti szakmák iránti érdeklődés felkeltése érdekében.

Az eredmény nem maradt el, *mert a különböző vasúti szakokra két-, illetve háromszoros túljelentkezés történt.* A közelmúltban lezajlott felvételi vizsgákon a legnagyobb érdeklődés a forgalom iránt volt. A 92 jelentkező közül 36 fiatalt vettek fel. A vasútgépészeti szakra 58 felvételizőből 30-at választottak ki.

A hatvani közlekedési szakközépiskolába is közel kétszeres jelentkezőből vettek fel 24 gyereket. A legkedvezőbb helyzetük a 3. sz. szakközépiskola pályafenntartási tagozatára jelentkező fiataloknak volt, mert itt 37 közül 34-et vettek fel. Ez a szak egy éve indult.

Az igazgatóság területén négy szakmunkásképző iskola működik, ahol évente 80 dízelmozdony és járműszerelő lakatost képeznek ki a vasút számára. Ez a létszám ez évben is biztosítva van.

A vasúti szakmára jelentkezők *55—60 százaléka vasutas szülők gyermeke.* Többségük Borsod, Heves és Nógrád megye általános iskoláiból kerül ki, de jönnek más megyékből is, még a Dunántúlról is volt jelentkező és sikeresen felvételiztek.

JÓ UTAT, JOCÓ!

— *Gyorsvonat indul Hegyeshalom felé az első vágányról, kérjük az utasokat . . .!* — tájékoztat a hangszóró. Az utasok felszálltak. A forgalmi szolgálattevő jelt ad az indulásra, és tiszteleg. A mozdonyvezető visszaint és a V—43-as villanymozdony, hat személykocsival méltóságteljesen kihúz a pályaudvarról.

Újból megszólal a hangosbemondó:

— *Személyvonat indul Komárom, Tatabánya, Budapest Keleti pályaudvarra a negyedik vágányról!*

Egymásután indulnak a vonatok, de engem most csak az érdekel, amely az imént Hegyeshalomba ment. Kedves, gyermekkori pajtásom, Jocó ült rajta. Nem utasként. Ő a V—43-as mozdony vezetője.

Alig akarok hinni a szememnek és a fülemnek. Elmém régi fiókjai pillanatok alatt kinyílnak és feltárják a múltat, a gyerekkori álmokat, a tréfákat, a meséket, az életet idéző játékokat, amikor halálos komolyan vettük és vallottuk: úgy lesz igaz, ahogy akarjuk, mert a sorsunkat mi, magunk alakítjuk. És a törekvő ember mindig, mindent elérhet, ha igazán akarja.

Jocó . . ., Jocó . . .

Kedves, kerek arcú, mosolygós, kreolbőrű, örökmozgó fiúcska volt. Még ki sem látszott a földből, még nem tudott összefüggő mondatokat fűzni, de ha megkérdezték tőle: mi leszel? Önérzetesen válaszolta: *masiniszta.*

Eleinte megcsodáltuk, aztán már csak mosolyogtunk rajta. Ha masiniszta lesz, csak legyen. Hajtsa csak gőzerővel és teljes szívvel a sámlikocsikat és a rozzant konyhaszékből 424-essé álmodott mozdonyt. Mi meg mondtuk neki:

— *Jó utat, Jocó . . .!*

A sámlivonatra fölrakta a babáinkat, a homokozóvödröket, az elkészült homoksütményeket, aztán utazott velük Budapestre, Párizsba, Moszkvába. Gyakran mi is fölültünk, hadd örüljön. A masinisztáskodást mindig komolyan vette. Mindenkitől megkérdezte: meddig akar utazni, és figyelmeztette, hogy vigyázzon, mert a vonat levághatja a lábát és hogy neki erre is figyelni kell.

Félénken lépek a forgalmi szolgálattevőhöz:

— *Tessék mondani, ezt a mozdonyvezetőt, aki a V—43-ason ült, és Hegyeshalom felé az iménti gyorsvonattal elindult, Magyar Józsefnek hívják . . .?*

— Igen. Úgy hívják. Miért kérdezi . . .?

— *Nem, nem fontos* — mondom zavartan, hiszen gyermekkori titkunk nem tartozik a forgalmistára, de ő csak néz és várja, hogy megszólaljak.

A hangosbeszélő oszlatja el zavartságomat:

— *Gyorsvonat indul Szombathely felé a harmadik vágányról.*

És megint megjelenik előttem a múltból a sámlivonat Jocó fehér, barna, zöld és kék sámlikból összetákolt vonata, és ha az imént kifutó, hat kocsiból álló, sok milliós értékű vonatra gondolok, elfog a félelem. Jocó, a mindig gondos, jólelkű fiúcska vigyáz-e az utasokra . . .? Figyelmezteti-e őket? Megkérdezi-e: hol akarnak leszállni . . .? És egyáltalán! Hogyan, mikor teljesült gyermekkori álma? Aztán riportélmények, vasúti katasztrófák jutnak eszembe. Én izgulni kezdek a V—43-ason utazó Jocóért, akinek fogalma sincs arról, hogy láttam őt, hogy itt aggódom és összekeverem a sámlivonatot a valódival.

Egek! Mennyi veszély! Mekkora felelősség! Mekkora érték!

És ezt mind Jocóra bízták!

— *Személyvonat érkezik Veszprémből az ötödik vágányra . . .!*

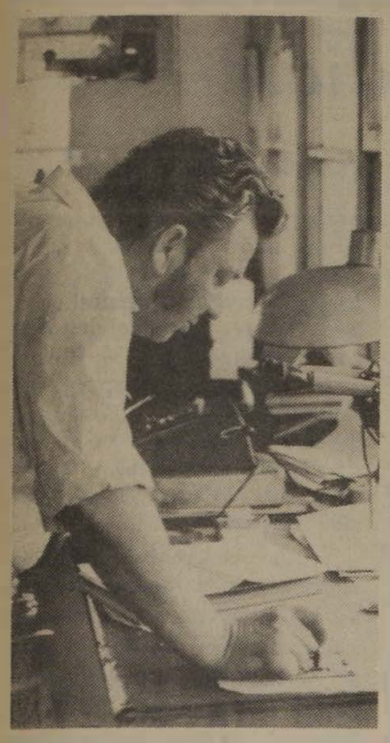
Szaladok az állomásfőnökhöz:

— *Az a vonat, amelyik az imént elment Hegyeshalomba, mikor érkezik vissza . . .?*

— Reggel. Holnap reggel.

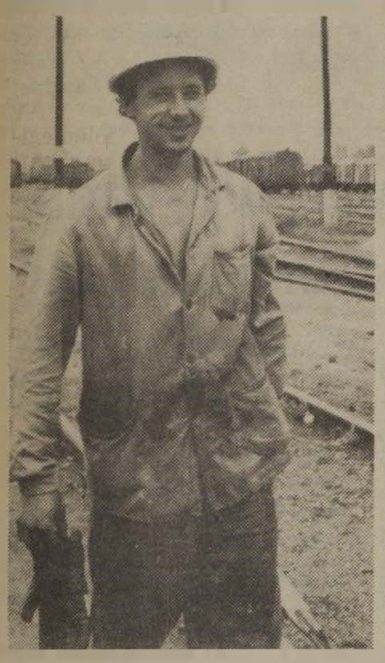
És másnap reggel az egyes peronon elbújok egy kiugró fal mögé, nehogy meglásson. Rögtön eszébe jutna rólam a sámlivonat, a tréfa, a móka . . ., nehogy ez a figyelmét elvonja?

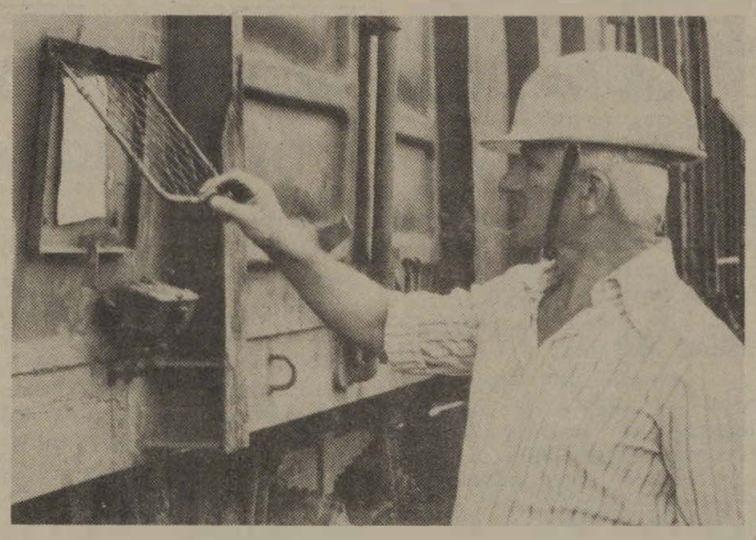
SZOLGÁLATBAN



A végrehajtó szolgálat minden posztján felelősségteljes munkát végeznek a vasutasok. Ezt tükrözi képriportunk is, amely különböző korú és beosztású vasutasokat örökít meg munka közben

(Laczkó Ildikó képriportja)





A vonat megáll. A mozdonyvezető átvizsgálja a műszereket és sötétkék öltönyében, kis táskájával a hóna alatt az épület felé igyekszik . . .

Előbújok. Amikor meglát — meglepődik és amikor felismer, szinte egyszerre mondjuk:

— *Hát te . . .?!*

Nevetünk. Örülünk egymásnak. A következő pillanatban ömlik belőle a szó . . .

— Írni szeretnék rólad — mondom neki.

— *A világért se!* — szabadkozik. — *Én itt kisember vagyok. Írjál olyan kollégákról, akik itt ették meg a kenyerük javát, akik ismerik a szakma csínját-binját, és még fiatal vagyok, egészen fiatal, még csak most kezdtem a vasutat.*

Jocónak bizonyosan igaza van. Sokan vannak a vasútnál régi, igencsak kipróbált szakemberek, akik sötétben is észreveszik a veszélyt, akiknek már vérükben van hogyan, miként kell óvni a hatalmas emberi és anyagi értékeket, de olyan bizonyára egyetlen egy sincs, akinek akkora vargabetű leírása után is teljesült volna régi álma, mint az én kedves, gyerekkori pajtásomnak, Jocónak . . . Nem tágítok mellőle és tovább faggatom: hogyan sikerült? Boldog-e?

— *Igen, nagyon boldog vagyok, hiszen kettőnk álma teljesült; az édesapámé és az enyém. Ő is vasutas volt . . .* Nem tudom neked elmondani, milyen jó érzés tudni, hogy szükség van rám. Hogy bíznak bennem, hogy számítanak rám, hogy rámbízzák ezt a hatalmas értékű mozdonyt . . . az egész szerelvényt. *Nem tudom elmondani, hogy mindez így együtt milyen jó és szép érzés. milyen nagy felelősség!*

Csak állok és nézem gyerekkori pajtásomat, és arra gondolok, hogy egyszer el kellene utazni vele valamerre, hogy lássam mikor, mit, hogyan csinál, hogy átélhessem azt az örömet, amit ő érez akkor, amikor nagy sebességgel száguld. Nem is merem tőle megkérdezni. Attól félek, hogy kinevet, aztán ilyen badar, kétségbeejtő kérdés tódul az ajkamra:

— *Mondd, Jocó, mit tennél akkor, ha mondjuk csak te, egyedül a mozdonnyal mennél, és veled szembe jönne egy elszabadult kocsisor? . . .*

— Két dolgot tehetnék . . . Csak kettőt! Más választás nincs. Az egyik: ha volna időm, elébe mennék, aztán fokozatosan elindulnék abba az irányba, amerre a kocsisor szalad, s amikor utolérne lassú fékezéssel, óvatosan megállítanám. A másik: ha az előbbire már nem lenne időm, teljesen befékezném a mozdonyt, és így akadályoznám meg a nagyobb bajt.

— És nem sajnálnád, hogy összetörik?!

— *Ilyenkor mérlegelni kell. Melyik a nagyobb baj? Az-e, ha egy mozdony tönkremegy, vagy az-e, ha az elszabadult kocsisor berohan egy állomásra, s ott szembe találja magát egy utasokkal zsúfolt személyvonattal.*

Restellkedem, hogy ilyen naiv vagyok, de nekem a MÁV eddig csak annyit jelentett, hogy az a vonat, amelyiken nekem utaznom kell elindul-e? A többi a MÁV gondja.

Jocó faggatásomra az életéről beszél. Elmondja, hogy a gépiparban tett érettségi után meós, majd műszaki ellenőr, később üzemvezető lett. Végül 1981 decemberében sikeres szakvizsga után teljesült gyermekkori álma: *villamosmozdony-vezető lehetett.*

A révbe jutott ember mosolyával mondja:

— *El tudod-e képzelni, milyen nagy öröm nekem ez a munka?*

Magyar József most a szolgálat után majd pihenhet. Kertjével és nyúlfarmjával törődhet, közben ötesztendős fiacskájának mesélheti: mi mindent látott Győr- és Hegyeshalom között a mozdony ablakából. A kis legény hetek óta érdeklődik és állítja:

— *Apa, én is masiniszta leszek!*

És negyvennyolc órával később újra ott állok a peronon, amikor a V 43-as mozdony kihúzza a személyvonatot a győri pályaudvarról . . . A hangosbeszélő közli:

— *Személyvonat indul Budapest Keleti pályaudvarra a harmadik vágányról . . .*

Hogy ki a masiniszta . . .? Arról nem szól, de én tudom: *Magyar József . . .*; és én tisztelegve, a régi köszöntéssel intek neki:

— *Jó utat, Jocó . . .!*

Sindulár Anna

Felelősséggel, hivatástudattal

Írta: Koszorús Ferenc főtitkár

Július 11-én immár harminckettedik alkalommal kerül sor a hagyományos vasutasnapi ünnepségekre. Ez az ünnep mindig jó alkalom az emlékezésre, a számvetésre. Annál is inkább, *mert a vonatok a vasutasnapon sem állnak meg.* A kívülálló számára a vasút többnyire ekkor is megszokott arcát mutatja. Csak aki jobban odafigyel, annak tűnhet fel, hogy a jegyvizsgáló vagy a forgalmista egy-egy mozdulata, arckifejezése, mintha különbözne a hétköznapoktól.

Tévedés lenne persze azt hinni, hogy a figyelmes szemlélő e napon fennkölt vagy ünnepélyes szavak és tettek tanúja lehet; a munka — a pontosságot, figyelmet, szakértelmet igénylő munka — egyáltalán nem nevezhető ünnepnek és az ezt bizonygatni kívánó dagályos szózatok ideje is lejárt már. Ami ezen a napon a vasutasok viselkedésén mégis megfigyelhető, az a hivatáshoz, a vasúti szolgálathoz való kötődés fontos mutatója, tükröződése.

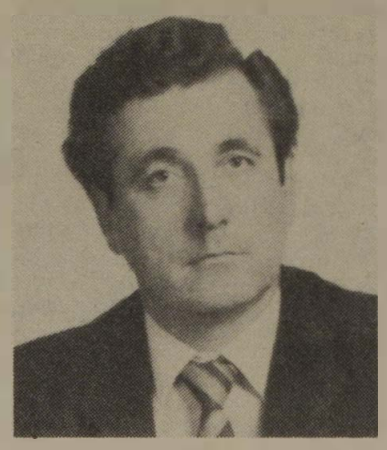
A vasutasnap köztudottan annak a megbecsülésnek a kifejezése, melyet a társadalom a vasutas dolgozókkal szemben tanúsít, a megbecsülés viszont az ünnepelteket is önvizsgálatra készteti: *megérdemelt-e a méltatás vagy pedig csupán egy évről évre ismétlődő szertartás formaságairól van szó.*

Ha csak a számokat nézzük, túlzott ünneplésre nincs okunk. A vasút teljesítménye mind a személy-, mind az áruszállításban elmaradt a tervezettől, s a veszteség annál inkább érzékenyen érint bennünket, mivel a kieső bevétel a fejlesztési forrásokat, s így az élet- és munkakörülmények javításának lehetőségét csorbítja.

Kétségtelen hogy a társadalom a vasutasok részére kiemelt támogatást, segítséget ad, viszonyaik alakulását folyamatosan figyelemmel kíséri. Viszonylag magas átlagos jövedelmük a jól fizetett szakmák közé emeli őket, s ez jelentős társadalmi elismerést mutat. *Nem szabad azonban szem elől téveszteni, hogy a jövő lehetőségei, a vasúti munka és a vasutas dolgozók helyzetének alakulása kevésbé a társadalmi gondoskodástól, sokkal inkább a vállalatként működő vasút gazdasági eredményeitől függenek.* Vagyis fejlődés csak akkor várható, ha a vasút jövedelme gyarapszik fejlesztési forrásai bővülnek, ami viszont egyedül a jobb, igényesebb, színvonalasabb munka eredményeként valósulhat meg. Feltétlenül változnia kell például annak a helyzetnek, hogy a vasúti bevételek egyébként igen szerény mértékű növekedése csak a díjszabások emeléséből származzon, amint az az utóbbi években jellemző volt. *Közhely már a világgazdasági hatásokra, a megnehezült gazdálkodási feltételekre, az élesedő versenyre hivatkozni.* Ilyen körülmények között a vasút egyedül a minőség, a pontosság, a megbízhatóság, a kulturáltság magas színvonala mellett dolgozhat eredményesen, s juthat nagyobb bevételhez, vagyis erőfeszítéseit szolgáltatói szerepének maradéktalan érvényesítésére kell fordítania.

Ez tehát az alapvető teendő, s mindenekelőtt ennek megvalósításától függ a vasút és a vasutas dolgozók jövője. Könnyelműség lenne persze azt gondolni, hogy a felsorolt célok elérése, a kitűzött feladatok megvalósítása csupán elhatározás kérdése, ahogyan — némely feltételezéssel ellentétben — a mostani helyzet bekövetkezése sem kizárólag az akarat vagy a jószándék hiányán múlott.

A vasúti feladatok ellátása, elsősorban a végrehajtó szolgálat munkája, rendkívül nehéz. Nehéz akkor is, ha megkönnyítése céljából az utóbbi évtizedekben — különösen a hetvenes években — számos, kiemelkedő beruházás, korszerűsítés, szociális létesítmény valósult meg. Köztük nem csekély azoknak a száma, melyekre joggal lehetünk büszkék. Nem szabad viszont megfeledkezni arról, *hogy az új vívmányokat gyakorta nem a szubjektív jószándék, hanem a napi gyakorlat parancsoló szükségessége hozta létre.* Közismert, hogy egyes szakmák, illetve beosztások értékítélete megváltozott, s aligha okoz bárkinek is meglepetést, amikor az egyre nagyobb kényszert jelentő foglalkoztatáspolitikai torzulások orvoslásáról beszélünk. *Mindenképpen felülvizsgálatra szorul, hogy a vasút végrehajtó szolgálatánál a tényleges munkaidő a heti 42 óránál lényegesen hosszabb.* Nem titok az sem, hogy egyes beosztásokban — különösen a külső építési és fenntartási munkahelyeken — a dolgozók munkakörülményei mostohák és szociális ellátásuk is hagy maga után kívánnivalót.



A gondok megszüntetését

vagy legalábbis mérséklését *a Vasutasok Szakszervezete alapvető feladatának tekinti és sajátos eszközeivel támogatja.* Bár a szakszervezeti munka napjainkban alapvető változáson megy keresztül — alkalmazkodnia kell a fejlettebb, s ebből eredően a differenciáltabb, nemegyszer szélsőséges érdekeket hordozó társadalom igényeihez — a változás önmagában egyetlen szakszervezeti testületet vagy tisztségviselőt sem jogosíthat fel arra, hogy a vasutas dolgozók gondjai elől elzárkózzon.

A Vasutasok Szakszervezete X. kongresszusának határozata a VI. ötéves terv időszakára *a vasutasok elért életszínvonalának megőrzését tűzte ki célul.* S ez egyáltalán nem jelenti képességeink, lehetőségeink alábecsülését. A szinten tartás nem azonos az egy helyen topogással. A kongresszus óta eltelt időszakban jó néhány üzemi és szociális jellegű létesítmény átadására került sor és más fontos intézkedések is hozzájárultak a vasutasok élet- és munkakörülményeinek javulásához. Anélkül, hogy túldicsérnénk önmagunkat, *hadd emlékeztessek például a vasutas egészségügyi ellátás országosan is kiemelkedően jó színvonalára,* kórházaink, rendelőintézeteink, szanatóriumaink jó közérzetet biztosító természeti környezetére, kitűnő felszereltségére, hozzáértő orvosi és alkalmazotti gárdájára.

Kevéssé köztudott, de valós tény, hogy a MÁV egészségügyi intézményeinek igénybevételére más szakmák és ágazatok részéről is erőteljes igény jelentkezik, sőt, közös beruházás és működtetés gondolata is felmerült már. Tekintettel azonban arra, hogy új intézmények létrehozása, illetve a meglevők bővítése napjainkban — zavartalan finanszírozást feltételezve is — csak vontatottan haladhatna, másrészről pedig a megnövekedett leterheltség óhatatlanul az ellátás színvonalának romlását okozná, *a MÁV és a vasutasszakszervezet vezetői az igénybevétel jelenlegi lehetősége és színvonalának változatlan megőrzése mellett foglaltak állást.* Megjegyzem, hogy e színvonal megőrzéséhez — ami egyébként alapvető elhatározásaink egyike — meglepően nagy segítséget nyújthatna többek között a táppénzfegyelem bármilyen csekély javulása.

Minden elismerést megérdemel, s országosan is kiemelkedő a vasutasüdültetés, valamint a nyugdíjasainkról való gondoskodás színvonala.

Jelentős eredményeket könyvelhet el a MÁV munkavédelmi tevékenysége. Ez persze abból is következik, hogy a munkavédelem szempontjai és követelményei — lévén a vasút veszélyes üzem — a technológiai folyamatok nélkülözhetetlen részét alkotják. A munkavédelem területén tett előrelépés sajnálatos mércéje és bizonyítéka azonban az a tény, *hogy a napjainkban bekövetkező balesetek döntő többségét már nem a figyelmeztetés vagy a védőeszköz hiánya okozza, hanem a hanyagság, a nemtörődömség, a közöny, a balesetet szenvedett vagy azt előidéző dolgozók másokkal és saját magával szemben tanúsított felelőtlensége.* Legszomorúbb, hogy — különösen az utóbbi években — aggasztóan megemelkedett a halálos vagy súlyos sérüléssel járó balesetek aránya. Nem lehet elégszer ismételni, hogy hiába minden hivatalos erőfeszítés, ha az egyes ember saját maga és dolgozótársai testi épségének megóvását nem tekinti legfontosabb — ha úgy tetszik becsületbeli — kötelességének.

Valamennyien tudjuk, hogy látványos eredményeink többnyire nagyszabású építkezésekhez. üzemi és a dolgozók kényelmét szolgáló létesítmények átadásához kapcsolódnak. *Tudjuk azonban azt is, hogy anyagi erőforrásaink, beruházási lehetőségeink korlátozottak, s jelentősebb pénzügyi következménnyel járó szociális intézkedésre is csak szerény mértékben kerülhet sor.* Fokozott szerep jut tehát a meglevő tartalékok jobb hasznosításának, mind a személyzet, mind a munkaidő, mind a rendelkezésre álló műszaki-technikai eszközök és létesítmények tekintetében. Minden vasutas tudja, hogy az egyes ember igénybevétele, leterheltsége adott esetben mennyire függhet a vezénylési rendtől és a munkaidő-beosztástól. Ebben is nagyon sok tartalék rejlik. Nem lehet mondani azt sem, hogy a kocsiforduló idő romlása egyedül az ötnapos munkahét, illetve a fuvaroztató felek nem kielégítő rakodási készségének a következménye.

A jövőben tehát az eddiginél eredményesebben kell kihasználni belső tartalékainkat, mert a vasútra is nehezebb feladatok várnak. *Hatékonyabban, gazdaságosabban dolgozni azonban csak fegyelmezetten, több felelősségérzettel és nagyobb kötelességtudattal lehet.* A vasutasnapon, az ünneplés óráiban erre is gondolnunk kell, hiszen a hétköznapokon elért siker teremtheti csak meg igazán a gondtalan ünnepek feltételeit.

Emlékkiállítás Záhonyban

Georgi Dimitrov, a nemzetközi munkásmozgalom és a bolgár nép kiemelkedő harcosa születésének századik évfordulója alkalmából emlékkiállítást rendeztek Záhonyban. Az üzemigazgatóság személyzeti csoportjában dolgozó *Dimitrov* szocialista brigád felvette a kapcsolatot a bolgár nagykövetséggel, valamint a Bolgár Kulturális és Tájékoztató Központtal. A brigádnak elküldték a Dimitrov életútjával kapcsolatos fotókat és eredeti dokumentumok kópiáit.

Az emlékkiállítást *dr. Dimiter Kolarov*, a Bolgár Kulturális és Tájékoztató Központ igazgatóhelyettese nyitotta meg. A kiállítás teljes anyagát a brigádnak ajándékozták, így azt a megyei művelődési központ közreműködésével Szabolcs-Szatmár megye több intézményében bemutatják.

Lányi

SAJTÓSZEMLE

Mit írnak rólunk?

Vasutasok munkájáról, helytállásáról, példaadó szolgálatáról, közéleti tevékenységéről szólnak az itt következő írások, amelyeket az idei vasutasnap alkalmából gyűjtöttünk és nyújtjuk át kedves olvasóinknak.

Kisalföld

Tizennyolc vágány fut egymás mellett a győri rendezőpályaudvaron. Közöttük seregnyi váltó. Sínpárok vezetnek a rakodóhelyek felé és a gyárak irányába. Naponta kétezer vagon fordul meg itt, az Észak-Dunántúl egyik legforgalmasabb vasúti csomópontjában.

Kovács Gábor szeptemberben hagyta maga mögött tizedik szolgálati évét. A váltókezelőként letöltött gyakornoki idő után lett térfelvigyázó — immár kilenc éve. Most a „tolató" csapat munkáját irányítja. Az összetett mozgásokat hangolta egybe: a tolatást, a szerelvények fogadását és menesztését.

— *Gyakran hallani, hogy a vasút veszélyes munkahely* — mondja. — *De ha az emberek figyelnek, vigyáznak és ha jó az összmunka, akkor nem történik baj. A tíz év alatt, amióta a vasútnál vagyok, mindössze kétszer fordult elő rendkívüli esemény. Baleset pedig szerencsére egyszer sem.*

Kovács Gábor a vasúthoz fűződő szállakról ennyit mond:

— Ezt választottam. Most már furcsa lenne nélküle. A családomnak talán nem, de nekem mindenképpen.

A pályaudvarról kigördül a komáromi szerelvény. A másik sínpáron pedig már közeledik a tolató mozdony. A munka megy tovább. A negyven győri iparvállalatot és a száznál több egyéb fuvaroztatót ki kell szolgálni.

Szentesi Élet

A *MÁV Szentesi Építési Főnökségén* az elmúlt öt év alatt 30 százalékkal növekedett az újítók száma, az elfogadott javaslatok aránya pedig 72 százalékkal emelkedett. Legtöbb újítás a fizikai dolgozókhoz fűződik: *öt év távlatában 58 százalék az arányuk.* Ez arra is utal, hogy jó szakmai képzettséggel rendelkeznek a munkások. Az újítómozgalom bázisai a szocialista brigádok. A javaslattevők 85 százaléka a tagok közül kerül ki. Az elmúlt időszakban az újítások 12 százalékát fiatalok nyújtották be. Az eredményességet bizonyítja a 7,5 millió forint megtakarítás, amelyhez 463 ezer forint újítási díj tartozik.

Dunántúli Napló

A MÁV Pécsi Igazgatósága, a Budapesti Közlekedési Múzeummal karöltve létrehozta *Pakson* a régi állomáson, a vasúti közlekedési múzeumot, amely az idei vasutasnapon nyílik meg.

A paksi állomás még a múlt század végén épült, a hozzá tartozó fűtőházzal és pályafenntartási teleppel. Múzeummá való alakítása jó két esztendővel ezelőtt vetődött fel, amikor is elkészült az új paksi vasútállomás. Azóta felújították a régi állomás épületét, újra építették a vágányhálózatot, rekonstruálták a fűtőházat, kimustrált gőzösök érkeztek ide, közülük a legidősebb legalább egy évszázada készült. *Van itt fordítókorong és hómaró, régi vasúti váltók és krampácsoló kéziszerszámok, a napokban pedig több vagonból álló szerelvény érkezett Pécsről, amely a pályafenntartási gyűjtemény relikviáit, muzeális értékű iratanyagát hozta magával az atomvárosba.* A paksi múzeum területén összeállítanak egy korabeli szerelvényt, a valamikori állomásépületet eredeti bútorzattal rendezik be.

Nem kampányról van szó, hanem rendszeres munkáról, a vasút tekintélyének visszaszerzéséről. Bár azt is tudják a vasútiak, hogy sokszor éppen az utasokon múlik, milyen feltételek között közlekedhetnek.

Az ellenőrök, különböző vasúti vezetők nemcsak az expresszvonatokat nézik meg, hanem valamennyi mellékvonalra eljutnak, a hajnali munkásjáratot, vagy az éjféli utolsó vonatot is megnézik, hogy rendben legyen minden.

Összeállította:
Hegedüs Ferenc

Békés megyei Népújság

Békéscsabán él feleségével csendes nyugalomban a 95 éves *Zöld Imre* nyugdíjas főmozdonyvezető. 1900-ban kezdett dolgozni a vasútnál. Géplakatos szakmát tanult, majd a mozdonyszereldében dolgozott. Volt fűtő, mozdonyvezető-tanonc, majd 1914-ben nevezték ki mozdonyvezetőnek, 1921-től teljesített szolgálatot Békéscsabán. Általában a Lökösháza—Budapest útvonalon közlekedett.

Ma is jó egészségnek örvend. Ha kellemes az idő, kimegy a Kossuth térre beszélgetni az ismerősökkel. És segít a feleségének is, akivel 63 éve élnek boldog házasságban.

Kelet-Magyarország

Mielőtt elindult volna az expressz *Nyíregyházáról*, megvizsgálták a szerelvényt és jelentették, hogy minden rendben. *Debrecenben azután felszállt a vasútigazgatóság egyik felelős beosztású dolgozója, végigjárta a szerelvényt és talált jó néhány hibát.* Megírta az ellenőri véleményt és azóta a felelősök is megkapták a felületességért járó büntetést. Nem járt jobban az a jegyvizsgáló sem, aki az egyik mellékvonal hajnali munkásvonatán vette félvállról a dolgát, nem nézett utána, hogy a kulturált utazás valamennyi feltétele megvan-e.

Az említett, egyedi esetek valahol felérnek az általánosítás szintjével. Az utazók kisebb-nagyobb bosszúságai ugyanis sokszor általános véleményt mondatnak a vasútról, ami nem felel meg a reális képnek, nem tükrözi azokat az erőfeszítéseket, amelyeket az utazóközönség jobb kiszolgálása érdekében fejtenek ki.

Sorompóőr

A szentgotthárdi vasútállomáson kölcsön kapott kerékpárral kerekezek a sínek melletti gyalogúton, a közelben levő 113-as őrház felé. A vágányok túlsó oldalán az osztrák határ, jobbra a városiasodó nagyközség. Hirtelen határőrökbe botlok. Szokásos igazoltatás. Az okmányok rendben, az úticél tisztázott. Indulhatok tovább.

Puskás Imre, a szentgotthárdi vasútállomáshoz tartozó 113-as őrház sorompókezelője. Őt keresem. Az idei vasutasnapra — nyugdíjba vonulása előtt — negyedszer kapta meg a Kiváló Dolgozó kitüntetést.

A 113-as őrház mögött a nyugati ország földje. A sorompókezelő a nagyon forgalmas 8-as számú főútvonalat zárja le a forgalom elől, ha jön a vonat. *Puskás Imre* huszonhat éve dolgozik itt pályaőrként. 1942-től vasutas, 1945-től párttag.

1960-tól a legutóbbi választásokig — húsz évig — az állomás harminc vasutasát tömörítő pártszervezet titkára volt. Tizenöt évig a nagyközségi pártbizottság tagjaként képviselte a vasutasokat. A határőrségnek nyújtott segítségért *Kiváló határőr* kitüntetést és a *Közbiztonsági Érdemérem* bronz fokozatát is megkapta. Nem kis érdeme van abban, hogy a vasútállomás a *Kiváló határőrállomás* megtisztelő címet is viselheti. A sorompóőr birtokosa még a *Kiváló társadalmi munkáért* kitüntetésnek is.

Sz. Jakab

HAT ÉVVEL A HANSÁGI UTÁN

Csopakon volt az első vasútépítő ifjúsági diáktábor

Beszélgetés Pál Józseffel, az első táborvezetővel

A KISZ Központi Bizottsága kezdeményezésére 25 évvel ezelőtt jött létre az első ifjúsági diáktábor, amelynek feladata a Hanság mocsarának lecsapolása volt. E mozgalom később országossá terebélyesedett. A diákok egyre több helyen vállaltak munkát a vakáció alatt.

Az első ifjúsági diáktábor megalakulása után hat évvel a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, valamint a Veszprém megyei pártbizottság javaslatára, a KISZ Központi Bizottsága jóváhagyta egy vasútépítő ifjúsági diáktábor létrehozását is, amelynek akkori szervezője, később vezetője *Pál József* harmadéves egyetemista volt. Az egykori táborvezető most *Urbán Lajos* államtitkár titkárságának a vezetője. Vele idézzük fel a hőskort.

— *Az első vasútépítő ifjúsági tábor színhelye Csopak volt* — emlékezik *Pál József*. — A tábor többi vezetőjével együtt már a nyitás előtt egy héttel leutaztunk a helyszínre, hogy mindent előkészítsünk. Megszerveztük az étkezést, beszereztük a sátrakat és szalmabereket kértünk a szombathelyi igazgatóságtól. Tábororvost is kaptunk.

— Kik voltak az első vasútépítő diákok?

— *Az első turnust kétszáz tagú középiskolás, illetve technikumi hallgató alkotta.* Gyorsan megszokták a tábor légkörét és megkedvelték a különféle programokat. A legfontosabb természetesen a munka volt.

— Mi volt az első feladat?

— *Az Alsóörs és Csopak közötti új vasúti nyomvonal nagybevágásának földmunkáit kellett az egyik csoportnak végezni.* A tábor másik része Csopak és Ballatonarács közötti szakaszon tevékenykedett. A sziklás, köves talaj próbára tette a fiatalokat, de szívósan, kitartóan dolgoztunk. Sokat köszönhettünk a szombathelyi igazgatóságnak is, hiszen *Finta Béla*, a celldömölki építési főnökség pályamestere vezetésével olyan irányító szakembereket bocsátott rendelkezésre, akik tudtak bánni a fiatalokkal. A munkaidő hattól tizenkét óráig tartott. Utána ingyen használhattuk a csopaki strandot.

— Milyen emlékezetes eseményeket őriz a tábori életből?

— Sok élményt őrzök azokról a nyarakról. *Sohasem felejtem el például, hogy az első turnus váltása előtt két nappal olyan vihar zúdult ránk, hogy a tábort besodorta a tóba.* Természetesen mire a váltás jött, már ismét álltak a sátrak, eltakarítottuk a vihar nyomait. Több magas rangú vezető is meglátogatott bennünket. Például *Kossa István*, az akkori közlekedés- és postaügyi miniszter. Még éjszakára is ott maradt. Érdekes beszélgetéseket folytattunk vele. Sok élmény kötődik a kulturális és sportrendezvényekhez, hajókirándulásokhoz is.

— A vasútépítő tábor 1964-ben is folytatta munkáját?

— Igen. A tábort Zánkára helyezték. Ott a földmunka mellett, a pft-technikum hallgatói, akik termelési gyakorlaton voltak közöttünk, már felépítményszerkezeteket is beépítettek. Tevékenységünkről a szakemberek is elismeréssel szóltak. Abban az esztendőben külföldi diákokat — görögöket, kongóiakat — is beosztottak közénk. Velünk dolgozott a meggyilkolt *Patrice Lumumba* fia is.

— A vasútépítő diáktáborokban tapasztaltakat később — pft mérnökként is hasznosítani tudtam. Amikor azokon a vonalakon utazom, amerre egykor dolgoztunk, ifjúságom legszebb évei jutnak eszembe — mondotta befejezésül *Pál József*.

Séra Sándor

Szombathelyen ülésezett a nyugdíjas szakbizottság

Június 21-én *Kajcsa József* elnökletével Szombathelyen tartotta ülését a vasutas-szakszervezet központi vezetősége mellett működő nyugdíjas szakbizottság. A tanácskozáson a nyugat-dunántúli vasútigazgatóság területén élő idős vasutasok helyzetét vitatták meg. A vasútigazgatóság írásos beszámolójához *dr. Horváth Lajos* igazgató, a területi szakszervezeti bizottságához *Hajas Endre*, tszb-titkár fűzött szóbeli kiegészítőt.

A négy nyugati megye területén 96 helyen 10 731 öregségi, rokkantnyugdíjast, valamint származékos ellátást kapót tartanak nyilván.

Megfelelő a nyugdíjelőkészítő munka, a nyugdíjas életre való felkészítés. A nyugállományba vonulás ideje előtt már egy esztendővel elbeszélgetnek a dolgozókkal, felvilágosítják őket a MÁV-on kívüli munkaviszony igazolásának a módjáról. Megbeszélik a háztartási, a családi pótlék, az özvegyi nyugellátás, az árvaellátás szabályait, igénylésének feltételeit és módjait.

Az egyre több helyütt rendezett bensőséges búcsúztatás után visszavárják a volt munkatársakat látogatóba és munkába is.

Győr-Sopron, Vas, Veszprém és Zala megyékben a nyugdíjasok közül ötezren tagjai a szakszervezetnek. Gondot jelent a nyugdíjasok tisztségviselőinek a megválasztása. *A nagy számú nyugdíjast mindössze 120 bizalmi képviseli.* Keszthelyen 101 nyugdíjasra egy bizalmi jut. A jelenlegi tisztségviselők nagy része idős nő és férfi. Sajnos, több nyugdíjba vonuló volt tisztségviselő nem vállal funkciót.

A vasutasok és özvegyeik az elmúlt esztendőben különböző jogcímeken *több mint félmillió forint segélyben részesültek.* 1981-ben 174 beutalót juttattak a részükre. Kilencvenen étkeznek MÁV üzemi konyhákon. A vasútigazgatóság 1269 szolgálati és vállalati bérlakásából 323-ban nyugdíjasok élnek.

A vitában tizenketten mondtak véleményt, majd Kajcsa József válaszolt a kérdésekre. Kiemelte, hogy a szombathelyi igazgatóság területén az átlagosnál többet törődnek a nyugdíjasokkal.

Sz. J. I.

KÖZBEVÁLTÁS

Éva asszony lefekvéshez készülődött. A férje éjszakai szolgálatba ment alig fél órája. Levetette a ruháját, s egy pillanatra megállt a tükör előtt. Néhányszor végigsimította arcát, mintha láthatatlan ráncokat keresne. Gyönyörű keblein pattanásig feszült rövid kombinéja. Alig túl a harmincon, csak kissé molett termete tanúsíthatta korát.

Már éppen harisnyájának lehúzásával bajlódott, amikor kopogtatás hallatszott az előszobából. Hirtelen magára kapta a pongyolát, és menetközben gombolta be. Kinyitotta az ajtót, és egy férfit pillantott meg.

A késői látogató illedelmesen köszönt, s bemutatkozott:

— Seres István, mozdonyvezető.

— Tátrainé — válaszolta Éva zavartan.

— Akkor jó helyen járok. A kedves férjével tanfolyamtársak voltunk pár évvel ezelőtt. Most itt, a városukban jártam, s dolgaim elintézése után, gondoltam, hogy meglátogatom az én kedves barátomat...

— Igen, de a férjem szolgálatba ment. Azért csak jöjjön beljebb — szólt az asszony, s egyik kezével az ajtót csukta be, a másikkal a pongyolát fogta szorosabbra a mellénél.

A szobában jó meleg volt. A zavartságtól támadt pillanatnyi csendet időnként a kályha duruzsolása törte meg.

— Mikor megy a vonatja? — kérdezte Tátrainé.

— Huszonhárom óra harminckor...

— Akkor még ráér, foglaljon helyet! Csak nem fog az utcán csavarogni ilyen rossz időben. De engedje meg: egy percre egyedül hagyom — mondta az asszony, s feleletet nem várva bement a fürdőszobába, hogy rendbe szedje magát. Onnan kérdezte:

— Maga is olyan mozdonybolond, mint Laci?

— Hát én is szeretem a gépemet...

— Mert tudja, a férjem néhány hete új mozdonyt kapott, és többet foglalkozik azzal, mint velem...

Éva kijött a fürdőszobából, és italt vett elő a bárszekrényből.

— Mivel kínálhatom? Konyak, sör, bor?

— Köszönöm. Talán egy kis konyakot...

A régi falióra ekkor nyolcat kongatott. Az utcán nagy pelyhekben hullott a hó, s a csendbe egy száguldó mentőautó szirénája hasított bele. Éva magának is öntött az italból.

— Egészségére!

— Egészségére!

Fenékig ürítették a poharat.

A vendég figyelmesen hallgatta az asszonyt. Csinos, beszédes teremtés — gondolta, miközben Tátrainé önmagáról is sokat mesélt:

— Fiatalon mentem férjhez. Tizenkilenc éves koromig túrtam a földet szüleiméknél a háztájiban, aztán elhatároztam, hogy nem gürcölök tovább. Megfogadtam, hogy hozzámegyek az első férfihoz, aki feleségül kér. Anyámmal gyakran bejártam a városi piacra, s egy reggel ott összetalálkozott a tekintetem a Laciéval. Fél év múlva megesküdtünk, szóval így kerültünk össze. Tízévi házasság után jöttem rá, hogy boldogtalan vagyok, mert üres az életem. Engem nem érdekelnek a mozdonyokról szóló történetek... De ha nem titok — változtatott hangot az asszony —, mi dolga volt a mi kis városunkban?

— Elvált ember vagyok, és a fiamat jöttem meglátogatni. Itt él az anyjával...

— Igen, fia van? Maga boldog lehet. Sajnos, nekünk nincs gyerekünk.

Éva újra töltött mindkettőjüknek. Jólesett, hogy elmondhatta, amiről máskor soha nem beszélt. Az ital mindkettőjüket bátorította.

Pista —, hogy vigasztalja az asszonyt — egész közel húzódott hozzá, és átfogta a derekát. Aztán csend és sötétség borult a szobára.

Az első villamosok zajára ébredtek fel. Pista gyorsan öltözködni kezdett, hogy elérje a hajnali vonatot. Éva fáradtan lustálkodott, s csak akkor ugrott ki az ágyból, amikor a férfi lágyan homlokon csókolta. Az ajtónál még egyszer összeölelkeztek...

A vendég távozása után Éva visszafeküdt az ágyba. Nem aludt el, csak nézte a mennyezetet. Ábrándozását a szolgálatból hazatérő férj kopogtatása szakította félbe. Szokás szerint megcsókolták egymást, majd amíg a férj vetkőzött és mosakodott, a feleség a szobában tett rendet.

Lacin látszott, hogy valami bántja. Aztán ki is fakadt, indulatosan:

— Nem mehetek a fordámba az átkozott túlóra miatt! Holnaptól közbeváltó veszi át a gépemet! Az isten verje meg, aki ezt kitalálta!

Az asszony csak nevetett a férj zsörtölődésén, s hogy gyanút ne keltsen, cirógatni kezdte Laci homlokát. De az gorombán elhárította a kedveskedést:

— Hagyj! Tudhatnád, hogy nehéz éjszakám volt! — azzal bevonult a szobájába. Néhány perc múlva csak a horkolása hallatszott ki.

Varga Gyula

102. SZÜLETÉSNAP

A közelmúltban ünnepelte 102. születésnapját *Szentilonai Ágnes* MÁV nyugdíjas. A Hajdúszoboszlón élő asszony 65 éves koráig dolgozott ápolóként a MÁV Kórházban. Születésnapján a területi szakszervezeti bizottság, a Vöröskereszt városi szervezete és a városi tanács képviselői köszöntötték. A helyi 3. számú általános iskola tanulói pedig kis műsorral kedveskedtek az idős, de jó egészségnek örvendő asszonynak.

P. L.

(Képünkön: Szentilonai Ágnes a születésnapi ünnepségen)

Szabó Béla

SZILVIÓ

Az öregember araszoló léptekkel ballagott a kertjébe. Talpát bőrkeményedések gyötörték. Minden lépés iszonyú szúrásokkal kínozta. Nézegette a fák rügyeit és már érezte a tavaszt. Az égbolt kék volt. Nyűtt ruhájában csak állt a fényben.

Évek óta élt egyedül a nagy házban, iszonyatos magányosságban. Rekkenő hőségben is a munkához menekült, hogy legyőzze magányát.

Ezúttal rövid ideig maradt. Viszacsoszogott a házba. Tisztálkodni kezdett. Meztelen felsőtestét fonnyadt izmok hálózták be. Erei kéken dagadtak elő a laza szövetből.

Utazni készült. Mielőtt kilépett a házból, bezárta a pincét, ahol borát őrizte. Aztán sorban valamennyi ajtót. Végül elindult az állomásra. Nem sürgette az idő. Mégis valami belső idegesség járta át. Érzékenységében nem vette észre, hogy néha szavakat mond, mint az aggastyánok általában.

Felszállt a vonatra. Türelmetlenül várta az indulást, miközben gondolatban egyszerre élte át a múltat és a jelent. M-hez közeledtek. Megjelent a kalauz. Az öregember a táskája után nyúlt a jegyért. Zaklatottan kutatott, de nem találta.

— Nyugdíjas vagyok — mondta. — Felmutatóra szóló jegyem van! Arcán önnön bosszúsága. — Türelmüket kérem — mondta egyre idegesebben. Módszeresen rakott maga elé mindent. Kiforgatta a zsebeit is. Ám a jegy nem került elő. M.-en bekísérték a forgalmi irodába. Mélységesen megbántódott. Sérelmének emelt hangjával adott súlyt.

— Hol a főnök? Vezessenek a főnök elé!

— Türelem papa — szólt rá a fiatal kalauz.

Az öregember haragja fellobbant. Szemei megvillantak. Arca vörös lett:

— Papája az ördög! Mit képzel? Ezt a hangnemet kikérem magamnak — mondta.

— De uram — szólt a főkalauz — ne ragadják el az indulatai. Jegyzőkönyvet veszünk fel és ki-ki megy a dolga után.

A hangoskodásra a háttérben lévő ajtón szálas, már őszülő férfi lépett elő.

— Mi történik itt? Mi ez a zsivaj? — kérdezte keményen. És mivel a szürkületi fényben nem látott jól, előbbre lépett.

— Jelentem — kezdte a fővizsgáló, de nem folytathatta.

— Szilvió bátyám! — kiáltott fel a főnök az öregember láttán és melegen átölelte.

— Elmehetnek! — mondta — a többi az én dolgom lesz, majd az öregre mutatva, hozzátette: — az első főnököm volt!

Rákli Szilvesztert maga előtt engedte és hellyel kínálta az irodájában. Elnézést kért a történtek miatt. S a váratlan vendég sorsa felől érdeklődött: hol, hogyan és merre él?

Az öregember még mindig zaklatott volt.

— Keszthelyen élek fiam, magányosan. Van egy szép kis kertem, ott dolgozgatom. Ha az nem lenne, már rég nem élnék.

Vezekényi elnézte egykori főnökét. „Még mindig milyen merész a tekintete. Dús, fehér haja nem sokat változott."

— Ugye, te vagy a Vezekényi? — kérdezte.

— Igen! Vezekényi Iván vagyok.

— Emlékszem rád. És mit csinálsz itt?

— Üzemfőnök vagyok.

— Tán vonalfőnök? — kérdezte az öregember.

— Nem! Ez most egészen új beosztás. A te idődben ilyen még nem volt.

— Elnézést — szólt Vezekényi és a telefonért nyúlt. Árnyalt hangon szólt: — Édesem! Kedves vendégünk érkezett. Mindjárt felmegyünk. Nálunk marad. Hogy ki? Azt majd meglátod...

— De mi lesz a jegyzőkönyvvel? — Aggályoskodott az öreg.

— Majd elrendezzük.

Így került Rákli Szilveszter nyugalmazott állomásfőnök Vezekényiékhez. Az asszonynyal egyszerre ismertek egymásra.

— Óh, Szilvió bácsi — lelkendezett Vezekényiné —, de örülök, hogy látom.

— Izabell, kedves Izabell! — kiáltott fel az öregember, s szemei ezúttal is megteltek könnyel. — Maga semmit sem változott. Szép, mint húsz évvel ezelőtt.

— Szilvió bácsi örök gavallér — mondta az asszony.

— Tudod, édes fiam — fordult Vezekényihez — ha erőm engedi, így tavasztájt útra kelek. Vágyat érzek a múlt iránt. Ne, ne mondd, hogy nosztalgia. Ez több annál. Egyszerűen „élni" akarom a vasutat. Felkeresem valamelyik régi állomást, ahol dolgoztam.

Vezekényi, aki rég túl volt már a közlekedésmérnöki vizsgákon, mint mindig, ezúttal is csodálatot érzett Rákli Szilveszter iránt. Következetes és szókimondó vezetési stílusára jól emlékezett. Magában hordta emberségét, és azokat a történeteket, melyek róla szóltak és melyekről oly sokat beszéltek annak idején. Ám egy lényeges kérdésre soha nem talált feleletet. „Miért hidegebb itt körülöttem a levegő? S miért fénylettek a szemek, ha Ráklival beszéltek az emberek?"

— Csak egyszer találkozhatnék még vele — mondta feleségének.

— Keressük fel — lelkendezett Izabell. — Végül is nem veszett el.

Lám, milyen a sors. Ki gondolta volna, hogy valaha még találkoznak.

A vacsora meghitt volt. Rákli mesélt. A vendéglátók itták szavát. Életkora bölcsességével adomázott, miközben tiszteletet keltett maga iránt.

— Egyszer korán reggel belépett hozzám Bérczi. Emlékszel rá te is.

— Mondd, miért volt nyitva az ajtód mindig? — vágott szavába Vezekényi.

— Az ajtóm? — hökkent meg az öregember. — Hát hogyne lett volna nyitva. Minek zártam volna be? Nem volt nekem titkom senki előtt. És mítoszt sem akartam magam körül...

— Mondom, belépett hozzám egy reggel a Bérczi. Szerettem azokat a lókötő fékezőket, ha néha baj is akadt velük. Tudtak dolgozni. A vonatok soha sem vártak emberekre. Különben is, a vezető ne féljen kimondani, ha szereti a munkatársait!

Az idő repült. Az öregember pedig szellemesen csevegett. Észre sem vették, hogy elmúlt éjfél.

— Ideje lenne nyugovóra térni. Hajnalban korán kelünk —, mert, ugye, kimegyünk a gurítóra? — Vezekényire nézett és tekintete elől nem lehetett kitérni.

Éjszaka megeredt az eső. A csatornák zajától nem tudott elaludni.

Hajnalban két ember lépdelt az esőben, a vágányok között. Köpenyükről lefolyó víz átáztatta nadrágjuk szárát. A csapat gurított. Az emberekről is csurgott a víz.

— A szárítótok jó, édes fiam? — kérdezte halkan az öregember.

— Milyen szárítóra gondolsz?

— Hát, ahol megszáríthatják a gönceiket!

— Van egy pihenőhelyük, de nem hiszem, hogy fűtenék...

— Ilyenkor pedig elkelne...

Álltak a gurítódombon. Megkereste azt a követ, melyre éveken át mindig felállt. Az előző fogás éppen lefogyott...

— Jobb időt is választhattak volna főnök elvtárs — mondta a mester, amikor észrevette őket. A többiek is odajöttek. Nedves cigarettájukat szorongatták.

— Hogy megy a munka? — érdeklődött az üzemfőnök.

— Minden a legnagyobb rendben — válaszolták.

— Dicsérd meg őket — súgta az öregember. És továbbmentek a sarusokhoz, majd a vonatátvevőkhöz.

Vezekényinek jól jött ez a hajnali állomásbejárás. Pedig csak néhány szót váltott az emberekkel, mégis sokat megtudott róluk.

★

Rákli Szilveszter három napot töltött vendégségben. Ezúttal nem voltak belső szorongásai. Nem kiáltottak magányában belső hangok. Csak a fémes zörejek, s az ütköző csattanások muzsikáltak szívében, ezt a zenét oly jó volt hallgatni.

Vezekényi az utolsó este elvitte az Alabárdosba. Magukkal vittek néhány fiatal kollégát is. Lassan indult a társalgás. Később azonban egyre többet vitatkoztak és érveltek. Többnyire a jövőről beszéltek, a vasút fejlődéséről. Az idős ember figyelmesen hallgatta terveiket. Ám egyszercsak odafordult Vezekényihez.

— Igaz is Iván. Látogassatok meg. Van egy kis saját termésű borom! Megkóstoljuk, aztán kinézünk a Balatonhoz.

Megígérték.

★

A ház hallgatagon fogadta a vendégségből hazatérő öregembert. A szobák ablakán bekandikáló fény felesége fényképére esett. Állt előtte és elkezdett mesélni. Később kiballagott a kertbe. Lábán a bőrkeményedések ismét szúrni kezdtek. A mandulafa virágba borult. Az égbolt fényeskék. És szívében nagy békességet érzett...

★

Néhány hét múlva, amikor Vezekényiék megálltak a ház előtt, a redőnyök le voltak engedve. A kapu zárva volt. A szomszédoktól tudták meg: Rákli Szilvesztert néhány napja elkísérte a tavasz feleségéhez, a temetőbe, a cédrusligetes fák alá.

Németh Judit grafikája

Művelődési tábor

A miskolci vasutasok Vörösmarty Művelődési Háza június 21-től 30-ig *művelődési tábort* rendezett a 6—14 éves korú gyermekek részére. A táborozás alatt gazdag programok — író—olvasó találkozó, múzeumlátogatás, zenehallgatás, játékos vetélkedők és kirándulások — szórakoztatták a gyerekeket, és sok ismeretet szereztek.

A utolsó napon vetítették a *Vuk* című mesefilmet. Utána a gyerekek találkoztak *Dargay Attilával*, a sikeres film rendezőjével, aki válaszolt a feltett kérdésekre.

Fúvószenekarok találkozója

A szegedi területi szakszervezeti bizottság és a békéscsabai vasutas művelődési ház június 27-én rendezte a vasutas fúvószenekarok területi találkozóját Békéscsabán a Széchenyi ligetben. A találkozót *dr. Virágh László*, a városi tanács végrehajtó bizottsága művelődési osztályának vezetője nyitotta meg.

A program reggel térzenével kezdődött, majd 10 óra 30 perctől került sor a zenekarok bemutató hangversenyére. A találkozón sikerrel mutatkoztak be a szegedi, békéscsabai és kiskunhalasi vasutas művelődési házak fúvósai, valamint a kiskőrösi vasutas úttörő, továbbá a szentesi vasutas és a Móricz Zsigmond Művelődési Központ egyesített fúvószenekara.

Játsszál velünk, játsszál nekünk!

A bodrogolaszi MÁV Nevelőotthonban üdülő gyermekek részére a miskolci vasutasok Vörösmarty Művelődési Háza szórakoztató műsort rendezett *„Játsszál velünk, játsszál nekünk!"* címmel. A műsorban fellépett a *Tüske* együttes, *Takács Roland* bűvész, *Vajek Róbert* bohóc, *Papp Ágnes* énekes, valamint *Szepes Péter* bábművész, továbbá *Ötvös Éva, Kazai Katalin, Egerszegi Judit*, a Miskolci Nemzeti Színház művészei.

A nagy tetszést aratott műsort a második turnusban üdülő gyermekek részére is megismétlik.

Böröczky Mihály

KOCSIRENDEZŐK

Vágányok útvesztőiben
tűnnek föl hirtelen,
s ha nagy robajjal összeütközik
a guruló s az álló kocsisor,
hajolt derékkal, értő figyelemmel
bújnak elő az ütközők alól.

Nap süt, szél fúj, eső esik,
már észre sem veszik,
zászlóval intenek, szájukban síp kiált,
s a válasz mozdonykürtökön át
figyelem szavak nélkül megbeszélten
összefüggő munkájuk ritmusát.

Mosoly az arcon ritka itt,
megvallanák, amit
fegyelem-cserzett arcuk árul el,
ha érteném: amíg a munka áll,
körbegyűlnek és beszéddel pihennek
a kocsisorok árnyékainál.

Vonatok állnak össze és
már újra rendezés
zaját sikoltja szét a féksaru,
s a megtorpantott lendület előbb
megáll, s pár métert visszalép ijedten
— köszönteni a kocsirendezőt.

Zsirai László

Vonatablakból...

vonatablakból színes filmnek
nézheti az országot az utas,
melyen a főszereplő
mindig a tisztelgő vasutas!

SZERZŐDÉSBEN VÁLLALTÁK

Színes programok bejáró dolgozóknak

Tavaly decemberben kötött szocialista szerződést három művelődési intézmény — *a Landler Művelődési Ház, a XV. kerületi és a veresegyházi művelődési központ* — a bejáró dolgozók művelődésének segítésére, szabad idejük hasznos eltöltésére.

Az intézmények vezetői színes, vonzó programot dolgoztak ki. Februárban megrendezték például Veresegyházán a bejárók fórumát, amelyre meghívták a vasút és a Volán vezetőit, valamint Veresegyháza és környéke tanácsi képviselőit. A fórum után az intézmények amatőr művészegyüttesei szórakoztatták a közönséget.

Sikeres volt a szerződés második pontjában rögzített nyári juniális is. Ennek egyik kiemelkedő eseménye volt a színészválogatott szereplése a veresegyházi sportpályán. *A színészek ellenfele az első félidőben a Landler, a másodikban pedig a veresegyházi öregfiúk csapata volt.* A mérkőzést hétszázan tekintették meg. A szünetben a művészek műsorral szórakoztatták a közönséget.

Bemutatkozik a pécsi vasútigazgatóság

Ezt a címet viseli az a kiállítás, amely június 1-én nyílt meg Pécsett, az MSZMP Baranya megyei Bizottsága oktatási igazgatóságán. A Dél-Dunántúl három megyéjét behálózó 1500 kilométeres vasút forgalmát 13 és fél ezer vasutas biztosítja. Az ő munkájuk kulisszatitkaiba enged bepillantást a kiállítás, amelyet *Fényes József* vasútigazgató nyitott meg.

A pécsi vasutasok 25 nagyméretű színes tablója a személy- és áruszállítás legfontosabb mutatóit ábrázolja. Fényképeken láthatók a korszerű biztosító berendezések, vontató járművek, valamint a szociálpolitikai eredmények. A kiállítók nem feledkeztek meg a vasutas munkásmozgalom kiemelkedő egyéniségeinek bemutatásáról sem. *Tarr Imre* ifjúmunkás és forradalmár életét négy tablón ismertetik a látogatókkal.

A kiállítás legérdekesebb darabjai a vasúti modellek, mozdonyok, pályafenntartási gépek, valamint az automatizált terepasztal.

Németh Tibor

Fazekas Lajos:

Lángot adok...

Lángot adok, melegedj.
Szóval tartalak, felelj.
Fájdalommal magad vagy.
Reménnyel vigasztallak.

Áldalak a dolgokért,
élet-gazdagságomért;
lelkednek és szívednek
hitet adok, szerelmet.

Rendek Jenő

Pályaudvaron

Éjszaka hibernálta acél-erek
Szürke falak kalodájában
ájult utazók
Bogáncs ragaszkodással
kopogtat a fény
Könnyes csarnoktetőn
hajnal pupillája tágul
Megvirradt,
nyújtózik az álom

Vasútegészségügyi sportnapok Szolnokon

Női kispályás labdarúgódöntő

A közelmúltban Szolnokon rendezték a vasútegészségügyi dolgozók II. országos kulturális és sporttalálkozóját. Öt sportágban — asztalitenisz, tenisz, sakk, kispályás labdarúgás és úszás — mintegy 150-en vetélkedtek a helyezésekért.

A versenyt a vasútegészségügyi szolgálat sportbizottsága rendezte az ifjúsági és nőbizottsággal közösen. A házigazda a szolnoki MÁV Kórház szakszervezeti bizottsága volt. *A sportnapra a munkahelyi olimpia keretében lebonyolított háziversenyek legjobbjait hívták meg.*

A legeredményesebb versenyző *Janza Istvánné* és *Bujtás József* volt, 3—3 aranyérmet nyertek. Az öt sportágban összesített eredmények alapján *dr. Tari Endre*, a vasútegészségügy igazgatója által felajánlott vándorserleget ismét *a budapesti MÁV Kórház csapata nyerte*, a szolnoki MÁV Kórház és a budapesti területi egészségügyi központ csapatai előtt.

A díjátadás ünnepélyes pillanata

A sportnapokat kulturális programok tették színesebbé. Esténként a Benedek-diszkó szórakoztatta a résztvevőket a tiszaligeti KISZ-tábor kultúrtermében, június 5-én pedig a szolnoki vasutas művelődési házban *Hacki Tamás* és az Ex Antiqis együttes adott koncertet.

Környezetvédelmi nap Békéscsabán

ELŐADÁSOK, FILMVETÍTÉS, FOTÓKIÁLLÍTÁS

A Közlekedéstudományi Egyesület *békéscsabai vasúti szakcsoportja* június 8-án a vasutasok művelődési házában fotókiállítással egybekötött *környezetvédelmi napot* rendezett. Diavetítéssel illusztrált előadásokat tartott a környezetvédelem aktuális kérdéseiről a vezérigazgatóság tervgazdasági és műszakfejlesztési szakosztálya, valamint a területi egészségügyi központ két munkatársa, *Tilly Ágota* és *dr. Kiss Ferenc*.

Ezen a napon adták át a békéscsabai körzeti üzemfőnökségnek a környezetvédelem érdekében kifejtett kiváló munkáért járó oklevelet, valamint a *Tiszta szolgálati hely* mozgalomban kiemelkedő eredményeket elért szolgálati helyek (Gyula, Szarvas és Füzesgyarmat állomások) képviselőinek a pénzjutalmat.

A környezetvédelemmel kapcsolatos fotópályázat győztese *Nagy József*, a szegedi igazgatóság dolgozója lett. Második *Kiss Sándor*, Hódmezővásárhely, harmadik pedig *Wéber Mihály*, kiskunhalasi nyugdíjas. A zsűri különdíját nyerte: *Molnár László* (Békéscsaba), *Kovács Antal* (Szeged) és *Kovács Mihály* (Medgyesháza).

Veszprémből

Közlekedési fórum a Győri Rádióban

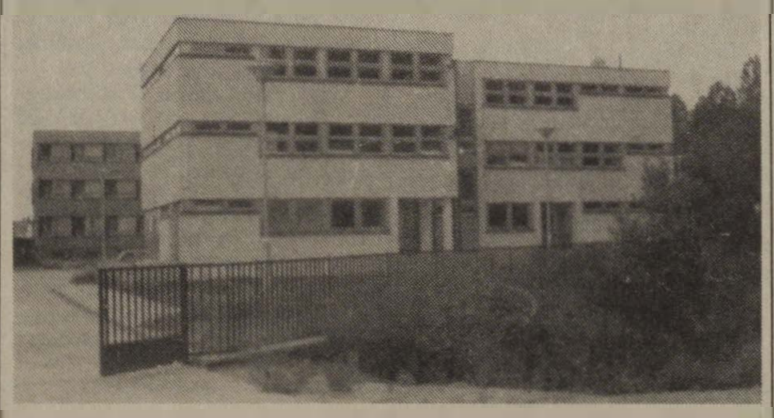
A Magyar Rádió Győri Körzeti Stúdiója június 24-én *közlekedési fórumot* rendezett Veszprémben, melyen a megyei közlekedési vállalatok képviselői mellett ott volt *dr. Horváth Lajos*, a szombathelyi vasútigazgatóság vezetője is.

A közel egyórás — egyenes adásban közvetített — műsorban az igazgatóság vezetője válaszolt a rádió hallgatóinak a MÁV-ot érintő kérdésekre. A kérdezők leginkább a személyszállító vonatok Veszprém és Budapest közötti késéseinek az okaira vártak választ. Érdeklődtek azután is, hogy várható-e a megyeszékhely és Győr viszonylatában a majdnem háromórás utazási idő lerövidülése. Tettek fel kérdést a leégett balatonfüredi vasútállomás helyreállítási munkálatainak az állásáról, valamint a vonatokon bevezetett szigorúbb dohányzási tilalom fonákságairól. Szóba került a vasúti fénysorompók esetleges meghibásodása.

Dr. Horváth Lajos az igazgatóság egyik legfontosabb feladatának minősítette a Veszprém megyét nagyban érintő nyári balatoni személyforgalom zavartalan kiszolgálását.

— **Tapasztalatcsere.** A sátoraljaújhelyi pft-főnökség húszfős csoportja tapasztalatcserelátogatásra utazott a kecskeméti pályafenntartási főnökséghez. A szakmai megbeszélés után megtekintették a város nevezetességeit, és közös futballmérkőzésre is sor került.

ÚJ SZOCIÁLIS LÉTESÍTMÉNY DOMBÓVÁRON



Huszonhárom millió forint költséggel épült új szociális létesítményt adtak át a dombóvári körzeti üzemfőnökségen. A létesítmény majdnem hatszáz dolgozónak nyújt kényelmes tisztálkodási lehetőséget.

Az épületben kapott helyet a melegítő konyha és a harminckét személyes étkezde, valamint üzemorvosi és két fogszakorvosi rendelő.

(Képünkön: az új szociális létesítmény)

Motorcsónak Európa-bajnokság Vácott

Motorcsónak Európa-bajnokságot rendeztek SC 500-as kategóriában június 19-én és 20-án Vácott, a Duna kijelölt szakaszán. A Magyar Motorcsónak Szövetség és a *Váci Vasutas SE* motorcsónak-szakosztálya ideális körülményeket teremtett a versenyzéshez. A kilenc országból érkezett sportolók küzdelmét tízezer néző tekintette meg.

Az Európa-bajnokság a svédek és a finnek sikerével zárult. Első lett immár harmadik alkalommal a svéd *Matsy Kimbi*. A legjobb magyar versenyző a szegedi *Gyetvai* volt, aki nyolcadik helyezést ért el. Az Európa-bajnoki hazai öttagú keretbe nem került be váci versenyző.

Az SD 700-as kategóriában *Kovács dr.*, a Váci Vasutas SE versenyzője a nemzetközi mezőnyben második, a magyar bajnokságban pedig az első helyet szerezte meg.

Pintér Lajos

TEKEBAJNOKSÁG

Nagy érdeklődés kísérte a szombathelyi Járműjavító Üzemben, a munkahelyi olimpia keretében a közelmúltban rendezett tekebajnokságot. Az ötfordulós versenyen száz csapat vett részt. A győztes a megmunkáló osztály műszakiakból álló csapata lett. Második a dízeljavító, harmadik pedig a pácsonyi üzemegység csapata.

Kiállítás a Közlekedési Múzeumban

Budapest és a Balaton közötti közlekedési kapcsolat fejlődését s annak társadalmi és kulturális vonatkozásait bemutató kiállítás nyílt június 23-án a budapesti Közlekedési Múzeumban. A szeptember 5-ig nyitva tartó kiállítás, melyet dr. Ivány Árpád, a KPM Közlekedési Főosztályának vezetője nyitott meg, több száz éves eredeti metszetekkel, térképekkel, korhű modellekkel és távlati fejlesztési programok bemutatásával teszi szemléletessé a Budapest és Balaton közötti közlekedést.

(Wahr János felvételei)

HÍREK

A TERÉZVÁROSIAK A RÁDIÓBAN

A MÁV Terézvárosi Pályafenntartási Főnökség négy műszaki dolgozója *(Király István, Krekács János, Pálfi Imre, Both Tamás)* játékra jelentkezett a rádió: *Szilágyi János* vezette 4x4 című ifjúsági vetélkedő műsorára.

„A Sínbohócokat" (így nevezték csapatukat a terézvárosi fiatalok, *Farkas Sándor* vezetésével népes kis csapat kísérte el a nyilvános szereplésre, és szurkolt a jó eredmény eléréséért. Az izgalmas vetélkedőn harmadik helyet sikerült megszerezniök.

— **Társadalmi munka.** A hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség három szocialista brigádjának 28 tagja társadalmi munkát végzett a hatvani rendező pályaudvaron. Összetakarították a vágányok közötti hulladékot. A műszakért járó 3526 forintot szociális célokra ajánlották fel.

— **Kommunista műszak.** A sátoraljaújhelyi pft dolgozói közül az idei kommunista műszakon 294-en vettek részt. Összesen 52 ezer forint értékű munkát végeztek. A műszakokon vágányt és talpfát cseréltek, kitérőket szabályoztak.

— **Előadás.** Az ünnepi könyvhét alkalmából Arany János munkássága címmel tartott sikeres előadást a celldömölki vasutasoknak Lénárt Ferenc gimnáziumi tanár.

— **Szolidaritásibélyeg-akció.** A sátoraljaújhelyi pft-főnökség 400 dolgozója is részt vett a szolidaritásibélyeg-akcióban. Összesen tizenkétezer forintot fizettek erre a célra.

— **Munkavédelmi tájértekezlet.** A KPM munkagazdasági és szociálpolitikai főosztálya munkavédelmi tájértekezletet rendezett Kaposváron, a 13. számú Volánnál. A Dél-Dunántúlról egybegyűlt Volán, MÁV, Közúti Igazgatóság és a Közúti Építő Vállalat vezetőit és munkavédelmi szakembereit dr. Bors István igazgató köszöntötte, majd dr. Sárvári László szakosztályvezető tartott előadást a baleseti helyzetről. A munkavédelmi jogszabályok értelmezéséről, alkalmazásáról is tájékoztatták a hallgatókat.

Halasi kérés

Budapest és Szabadka között 1882. december 5-én indult meg a vonatközlekedés. Kiskunhalason 1881. október 23-án rakták le az állomás épületének alapkövét, és 14 hónap múlva már közlekedtek a vonatok. Az idén decemberben lesz tehát a 100. évfordulója annak, hogy Kiskunhalason megindult a vasúti közlekedés.

A körzeti üzemfőnökség megkezdte a jubileumra való felkészülést. A szocialista brigádok vasúttörténeti jellegű szellemi vetélkedőn vesznek részt, a szervező bizottság pedig kiállítást rendez, amelyen eredeti dokumentumokat, képeket, korabeli tárgyakat mutatnak be. A rendezők ezeknek a tárgyaknak, dokumentumoknak az összegyűjtéséhez az olvasók segítségét kérik. Akiknek birtokában ilyen jellegű tárgyak — iratok, képek stb. — vannak, azok küldjék azt el a kiskunhalasi vasutas művelődési házba, a kiállítást rendező bizottságnak.

— **Nyugdíjasok találkozója.** A dombóvári üzemfőnökség nyugdíjascsoportja a városi művelődési ház nagytermében rendezte hagyományos nyugdíjas-találkozóját. Kővári László elnök számolt be az elmúlt évben végzett munkáról, a szociálpolitikai tevékenységről, majd a József Attila Általános Iskola Vadvirág néptáncegyüttese szórakoztatta a vendégeket.

— **Eszperantisták találkozója.** Július 3-án és 4-én — a 32. vasutasnapi ünnepség keretében — Nyíregyházán rendezik a 18. országos vasutas-eszperantó-találkozót. A gazdag programban városnézés, kirándulás, hangversenyen való részvétel is szerepel.

Tanácskozás a munkaversenyről

Junius 23-án a szombathelyi vasútigazgatóság szolgálati helyeinek munkaverseny- és üzemgazdasági ügyintézői számára értekezletet rendeztek *Celldömölkön*. A részvevők megvitatták az elmúlt időszak tapasztalatait. Megismerkedtek a munkaverseny-értékelés új szabályaival, valamint a szocialista brigádmozgalom továbbfejlesztésének időszerű feladataival.

Vetélkedő brigádok

A záhonyi üzemigazgatóság területén dolgozó szocialista brigádok művelődésének, kulturális vállalásainak segítése érdekében *levelező brigádvetélkedőt* rendeztek. Százhét brigád fél éven át válaszolt a különböző témakörökből összeállított kérdésekre.

A legjobb eredményt elért tizenhét brigádot meghívták a döntőbe. A győzelmet a forgalomellenőrző csoport *dr. Csanádi György* szocialista brigádja szerezte meg. Második a gépesített rakodási főnökség *Forgácsoló* brigádja lett. Az öttagú csapatok első négy helyezettje kétnapos észak-magyarországi körúton vehet részt.

L. B.

Hibaigazítás

Lapunk 13. számában A béke és biztonság ne az elrettentésen alapuljon című cikk első bekezdésének második mondata helyesen a következő: „Megjelent a nagygyűlésen *Sebestyén Nándorné*, az Országos Béketanács elnöke, a Béke-világtanács tagja . . ."

LAKÁSCSERE

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvarnál levő kétszobás, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat hasonló méretű kertes, vagy kert nélküli nagyobb lakásra. Érdeklődni telefonon: 10-28.

Elcserélném nagyméretű másfél szobás, földszintes, komfortos, családiház-jellegű MÁV-bérlakásomat MÁV-dolgozóval tanácsi lakásra. Horváth, Budapest, Pf. 32. 1387.

Elcserélném egyszobás, fürdőszobás, kertes, földszinti MÁV-bérlakásomat Budapest területén levő lakásra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni az esti órákban: Budapest XV., Csanádi u. (volt Wesselényi) 15 2.

Elcserélném egy szoba komfortos, 35 négyzetméteres, gázfűtéses, félemeleti, budai MÁV-bérlakásomat vasutas dolgozóval tanácsi, vagy saját tulajdonú lakásra, házra, lehet Pest-környéki is. Érdeklődni lehet: 8—20 óra között a 363-260 telefonszámon.

Elcserélném egy szoba, két félszobás, összkomfortos, erkélyes MÁV-bérlakásomat kétszobás tanácsi bérlakásra, lehetőleg régi típusúra. Érdeklődni lehet: reggel 8 és 9 óra között a 428-545-ös telefonszámon.

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvar mellett levő, 89 négyzetméteres, két szoba összkomfortos, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat 2 összkomfortos egyszobás lakásra Budapest területén. Levélcím: Budapest VIII., Kerepesi út 1. Pásztorné.

Elcserélném két szoba komfortos, III. emeleti, utcai MÁV-bérlakásomat egy szoba komfortos tanácsi lakásra Budapest területén. Levélcím: Szörényi Béláné, Budapest, VI., Lehel u. 1. III. 13.

Elcserélném Bp. I. kerületi, három szoba, hall, személyzetis, 128 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat két tanácsi lakásra Budapest területén. Egyik 1 szoba, a másik szoba komfortos legyen. Érdeklődni egész nap a 368-173-as telefonszámon.

Elcserélném budapesti, két szoba komfortos, 80 négyzetméteres, földszinti, napos gázfűtéses MÁV-bérlakásomat 60 négyzetméteres tanácsira vagy öröklakásra. Érdeklődni lehet telefonon: 341-023.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja

Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc

Szerkesztőség:
1068 Budapest, VI., Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229-873
üzemi: 19-77

Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1139 Bp. XIII., Váci út 73.
Telefon: 427-950

Levélcím: 1553 Budapest, pf. 43.

ISSN 0460—6000

Felelős kiadó:
dr. Jandek Géza igazgató

Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB 215—51628

82—3030. Szikra Lapnyomda, Budapest

Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVI. ÉVFOLYAM, 15. SZÁM — ÁRA: 1,30 FORINT — 1982. JÚLIUS 26.

A TARTALOMBÓL:

Egy arc a Vigadóból 2. oldal

Munkahelyen kívüli munkavégzés 3. oldal

Tisztavatás a Keletiben 5. oldal

A mozgássérültekért 6. oldal

A 32. vasutasnap központi rendezvénye

Kitüntetések a Vigadóban

NEGYVENÖTEN KAPTAK KIVÁLÓ VASUTAS, ÖTVENEN KIVÁLÓ MUNKÁÉRT KITÜNTETÉST

Szücs Zoltán ünnepi beszédét mondja

A 32. vasutasnap alkalmából Budapesten, a Vigadóban ünnepélyes külsőségek között került sor a kiemelkedő munkát végzett vasutasok kitüntetésére. A központi rendezvényen jelen volt és az elnökségben foglalt helyet *dr. Korom Mihály*, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a Központi Bizottság titkára, *Borbándi János*, a Minisztertanács elnökhelyettese, *Pullai Árpád*, közlekedés- és postaügyi miniszter, *Urbán Lajos* államtitkár, *dr. Moró István*, a VI. kerületi pártbizottság első titkára és *Szemök Béla*, a vasutas-szakszervezet titkára.

Az ünnepséget *Nagy Károly*, a MÁV Vezérigazgatóság pártbizottságának titkára nyitotta meg, majd *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója mondott beszédet.

— *A vasutasnapon nem magunkat ünnepeljük, hanem az évtizedek tradicióival megalapozott munkát, amellyel a vasutasság hozzájárul társadalmunk, népgazdaságunk fejlődéséhez* — mondotta bevezetőjében —. *A vasutasok hivatásszeretete közismert. Mindnyájan, akik a vasút szolgálatában állunk, jól tudjuk, milyen személyes örömet szerez egy-egy feladat jó elvégzése, legyen az egy pontosan közlekedő vonat, egy jól végzett vonatösszeállítás vagy járműjavítás, pályaépítés.*

Ez 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. Tisztában vagyunk vele, hogy erőfeszítéseink ellenére a személyszállítás kulturáltságának javításában még mindig sok a tennivaló. Gyakori panaszra

Pullai Árpád közlekedés- és postaügyi miniszter átadja a kitüntetést Samu Lajos csapatvezető előmunkásnak

Laczkó Ildikó felvételei

ad okot a menetrend be nem tartása, a rossz utazási körülmény, a tájékoztatás hibája és sok esetben az udvariatlanság.

Minden erőnkkel azon leszünk, hogy gyors javulást érjünk el, mert tudatában vagyunk annak, hogy azt a megbecsülést, amelyben a párt és a társadalom részesít bennünket, csakis utasaink és fuvaroztató feleink elismerése révén tudtuk megszerezni, és tudjuk megőrizni. Ezeknek a követelményeknek eleget tenni azonban évről-évre egyre nagyobb feladatot jelent.

Szücs Zoltán az egyre jobban előtérbe kerülő vállalati gazdálkodásról szólva rámutatott:

— *A vasútnak rugalmas, a külső és belső változásokat gyorsabban követő kereskedelmi tevékenységet kell folytatnia.* A gazdálkodási érdekeknek megfelelően pedig 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.

Beszéde további részében a vasút technikai fejlesztésének fontosságáról, a már megkezdett és tervezett rekonstrukciókról, a vasutasokról történő gondoskodásról beszélt. Utalt azokra a tennivalókra is, amelyek segítségével mind a belföldi, mind a nemzetközi szállításoknál vonzóbbá tehetjük a vasutat. Ezáltal jobban kihasználhatjuk azokat az előnyöket, amelyek a kedvező fajlagos energiafelhasználásban, a biztonságban, a megbízhatóságban és az előnyösebb környezetvédelemben jelentkezik.

Az MSZMP Központi Bizottsága nevében *Korom Mihály* köszöntötte a vasút dolgozóit, s elismeréssel szólt a vasutasok nehéz munkájáról, eredményeikről.

Az ünnepség végén *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter 45 dolgozónak adta át a Kiváló Vasutas, 50-nek a Kiváló Munkáért kitüntetést.

A kitüntetések átadása után a MÁV Szimfonikus zenekar adott hangversenyt. A zenekart *Oberfrank Géza* vezényelte.

(A kitüntetettek névsorát a 2. oldalon közöljük.)

A vasút első félévi szállítási teljesítménye:

60 millió 229 ezer tonna áru és 130 millió 889 ezer utas

A MÁV-nak a vártnál kisebb júniusi áruszállítási teljesítményei mind a bázishoz, mind a tervhez viszonyítva tovább növelték az elmaradás mértékét. Az elszállított *10 millió 542 ezer tonna áru a bázishoz képest csupán 97,1, a tervet alapul véve pedig 95,6 százalékos teljesítésnek felel meg.* A lemaradás abszolút értéke meghaladta a 300 ezer, illetve megközelítette a félmillió tonnát. Az árutonnakilométer még a tonnateljesítésnél is kedvezőtlenebbül alakult.

Júniusban a bázishoz viszonyítva, csupán a tranzitforgalomban volt tapasztalható fejlődés, míg a belföldi szállításoknál 3,2, az exportnál 7,7, az importküldeményeknél pedig 1,6 százalékos a csökkenés. A tervet alapul véve az export- és tranzitszállításoknál 1,7 és 2,5 százalékos túlteljesítést ért el a vasút. *Ezzel szemben a belföldi és import küldeményeknél 6,3 és 6,4 százalékos lemaradás jelentkezett.*

A júniusi *8 millió 354 ezer kocsiigényes árutonna-szállításon belül*, a bázist alapulvéve, a szénnél 10,8 a mésznél 4,4 a műtrágyánál 39,7, a tűzifánál pedig 20,3 százalékos szállításfelfutás, míg a kőnél 9,7, a kavicsnál és a homoknál 7, a téglánál és a cserépnél 9,8, a cementnél 32,9, a cementgyártmányoknál pedig 5 százalékos volumencsökkenés figyelhető meg.

A vasúton fuvarozásra feladott élőállat-küldemények mennyisége *10,4 százalékkal* csökkent. Ezen belül a belföldre feladott küldemények volumene 18,7 százalékkal nőtt, míg az exportra irányuló küldeményeké 15,9 százalékos visszaesést mutat. A könnyen romló áruknál a belföldi forgalomban 24,3 százalékos a csökkenés, az export relációban pedig 8,1 százalékos volt a növekedés.

A záhonyi átrakó térség belépő áruforgalma 4,3, a kiürített szélesnyomtávú kocsik mennyisége pedig 3,3 százalékkal volt kevesebb, mint egy évvel ezelőtt. A kiürítetlen maradvány hóvégi értéke 97,9, a megrakott normál-nyomtávú kocsik száma 97,7, az ezekbe berakott árusúly pedig 98,2 százalékát tette ki a bázisértéknek.

Az áruszállítás minőségét (kivéve a gépácsorgásokat) továbbra is visszaeső tendencia jellemezte. A géprevárási esetek száma 25,1 százalékkal, a belföldi vonatfeloszlatások mennyisége pedig 1981 azonos időszakához viszonyítva, több mint négyszeresére emelkedett. Ugyanakkor a kilépő vonatfeloszlatások száma 7,8 százalékkal csökkent, ami a szomszédvasutak elegyfogadási készségének javulásáról tanúskodik.

A teherkocsik kihasználását az említett minőségi mutatók romlása kedvezőtlenül befolyásolta. Ezt tükrözi, hogy a tavalyinál 4,5 százalékkal kisebb szállítási teljesítményhez *a vasút 1,2 százalékkal több kocsit használt fel*, s így a dolgozó teherkocsipark termelékenysége közel 6 százalékkal csökkent.

A tehervonati mozdonyok kihasználása megfelelt az elvárásoknak. A napi hasznos futástávolság a villamos vontatásnál 0,3, a kis dízelmozdonyoknál 2,4, a nagy dízelmozdonyoknál pedig 1,7 százalékkal volt nagyobb, mint egy évvel korábban.

Becsült adatok szerint a vasút júniusban *23 millió 193 ezer utast szállított*, s ezzel a bázishoz viszonyítva 98,9, a tervhez képest pedig 99,7 százalékos teljesítést ért el. Az utaskilométerben kifejezett vasúti munka teljesítése várhatóan 105, illetve 100 százalék lesz.

A személyszállító vonatok menetrendszerűsége 1,3 százalékkal romlott, ami az utasszállítás minőségének számottevő visszaesésére utal.

Az év első felében, — a gyorsmérleg szerint, — *a vasút 60 millió 229 ezer tonna árut szállított.* Ezzel a bázishoz viszonyítva 98,4, a tervhez képest pedig 94,6 százalékos teljesítést ért el. Az összehasonlítási alapokhoz viszonyított lemaradás abszolút értéke megközelíti a 3,3, illetve 3,5 millió tonnát.

Az elszállított *130 millió 889 ezer utas 97,3 százalékos bázis*, illetve 97,2 százalékos terveljesítésnek felel meg. A lemaradás abszolút nagysága megközelíti, illetve meghaladja a 3.7 millió utasfőt.

Szentgotthárdi példa

Megszervezték a hét végi rakodást

Szentgotthárd állomáson nem ritka a hétvégi rakodás sem. Amíg hét közben naponta hétnyolc vagont, addig szombaton és vasárnap a dupláját rakják meg áruval.

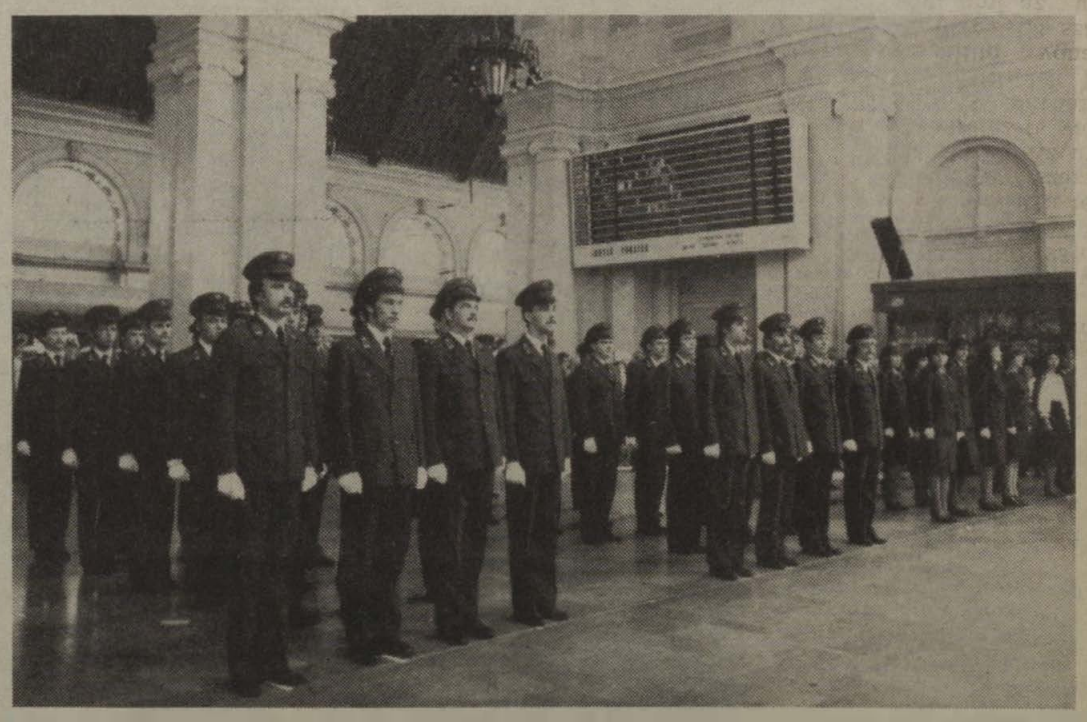
— Hogyan lehetséges ez?

— *Elsősorban a vállalatokkal való jó kapcsolatnak köszönhető az intenzívebb hétvégi rakodás* — válaszolja *Karácsony Pál* állomásfőnök. — *Törekvésünket támogatta a Volán is.* Bevezette a rakodólapos szállítást és kedvezményeket is adott. Mi a kocsikat és a kiszolgálást biztosítottuk. Átmeneti pénztárunk vállalta a hétvégi belföldi rakodások többletmunkáját.

Mikos József állomásfőnök-helyettes számokkal bizonyítja a növekvő áruszállítási teljesítményt.

— Az idei esztendő első hat hónapjában a tervezett 16 ezer tonnával szemben több mint 20 ezer tonna árut szállítottunk. Ez a hétvégi rakodásoknak is köszönhető. Az első hónapokban a téglagyár, májusban és júniusban pedig már a Rába gyár helyi gyáregysége is rakodott a hét végén. A kocsikihasználási tervünk 109 százalékos.

Szentgotthárd jövőre városi rangot kap. A tanács kezdeményezésére 800 percet Szentgotthárdért mozgalmat indítottak, amelyhez kapcsolódtak a vasutasok is. Társadalmi munkát vállalnak a település fejlesztéséért. A vasutasok vállalásukból már 500 órát teljesítettek.



Tisztavatás a Keleti pályaudvaron

Tudósítás az 5. oldalon. MTI Fotó Fehér József felv.

Kitüntetések a 32. vasutasnap alkalmából

A 32. vasutasnap alkalmából — kiemelkedő munkájuk elismeréséül — a közlekedés- és postaügyi miniszter

KIVÁLÓ VASUTAS

kitüntető címet adományozta: Balogh Lajos gépjárművez., Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; Berényi Károly csop. vez., Északi Jj. Ü.; Békési Mátyás oszt. vez. h., Bp. Vasútig.; Bontovics István mozdonyvez., Szolnok Körz. Üzemfőn.; Bosnyák Vendel munkás, Kaposvár Szertárfőn.; Csiza József ugyint. csopvez., Szombathely Vasútig.; Csöndes József előkészítő csop. vez., Dombóvár MÁV Építési Főn.; Eszes Mátyás Szem. vez., Szentes MÁV építési főn.; Farkas Gábor mozd. vez., Kecskemét Krz. Üzemfőn.; Fekete Benedek géplakatos, Miskolc Közr. Üzemfőn.; Gajda Mátyás fugg. szb.-titk., Kecskemét Körz. Üzemfőn.; Galambos István munkavez.; Győr pft. főn.; Gerőcs István üzemi pb. titkár, Záhonyi üzemig.; Gulyás Ferenc oszt. vez. h., Pécs Vasútig.; Gulyás István szakoszt. vez. h., KPM Vasúti Főoszt.; Halász Mihály tartalékosnak, Székesfehérvár Körz. Üzemfőn.; Halászi Mihály oktatótisztnek, Bp. Keleti Körz. Üzemfőn.; Hosszú János vizsg. főkalauznak, Szeged Krz. Üzemfőn.; Jávor Imre áll. főn., Kiskunhalas Körz. Üzemfőn.; Józsa Lajos, gazd. igazg., Szombathely Jj. Ü.; Kárpáti István asztalos, Miskolc, épület- és hídfenntart. főn.; Kertész László tolatásvez., Püspökladány Körz. Üzemfőn.; Kliment Pál áll. tartalékosnak, Rákosrendező Körz. Üzemfőn.; Kontor László lakatosnak, Veszprém Pft. Főn.; Kovács Károly raktárnoknak, Füzesabony Körz. Üzemfőn.; Kovács Lajos csop. vez., Miskolc Jj. Ü.; Kónya György átviteltechn. műszerésznek, Szeged BBFF; Kréger János lakatos csop. vez., Székesfehérvár Jj. Ü.; Lukács László előmunkásnak, Debrecen MÁV Építési Főn.; Makalicza Sándor vonalgond., Dombóvár Pft. Főn.; Milánkovics Vendel előmunkásnak, Nagykanizsa Pft. Főn.; Nagy 14. István tolatásvez., Bp. Ferencváros Körz. Üzemfőn.; Németh Géza lakatosnak, Bp.-Balparti BBFF; Pásztor István váltókez., Fényeslitke áll.; Rozsnyai László szolg. főn., Tapolca Körz. Üzemfőn.; Szakán Pál, kirakó tart., Hatvan körz. üz. főn.; Szendrei Sándor, szolg. főn.; Vác, Pft. Főn.; Szilágyi Sándor hegesztőnek, Debrecen Jj. Ü.; Szolnoki János áll. főn. h., Gyékényes Üzemfőn.; Tégen Károly áll. főn., Miskolc Körz. Üzemfőn.; Tóth Gábor oszt. vez., Debrecen Vasútig.; Tóth Sándor ácsnak, Debrecen Pft. Főn., Újvári Rezső gépkez., Miskolc MÁV Építési Főn.; Vadnai József szertárfőn., Miskolc Osztószertárfőn.; Villányi János oszt. vez. Bp. MÁV ÜGH.

KIVÁLÓ MUNKÁÉRT

kitüntetésben részesítette: Barna Ildikó raktárkezelőt, Nyíregyháza Szertárfőn.; Bauer Ottó műszerészt Bp. MÁV Közp. Felépítm. vizsg. Főn.; Bolyós Balázs anyagosztály-vezetőt, Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; Bujdosó Attila ügyint. csoportvezetőt, Pécs Vasútig.; Czövek Márton utazó mozdonyfelvigyázót, Debrecen Körz. Üzemfőn.; Döme Lászlóné ügyintézőt, Bp. Vasutasok Szakszervezete; Farkas II. Pál kocsimestert, Bp. Keleti Körz. Üzemfőn.; Furda Miklós gurítóautomata-kezelőt, Eperjeske áll.; Grajczár Endre vonatvezetőt, Miskolc Körz. Üzemfőn.; Hegedüs Balázs vez. mérnököt, Kecskemét Pft. Főn.; Horváth Ernő műszerészt, Szombathely BBFF; Juhász István ügyint. csoportvezetőt, KPM Vasuti Főoszt.; Juhász József menetirányítót, Bp. Keleti Igazg. Részleg; Juhász Sándor vez. váltókezelőt, Pécs Körz. Üzemfőn.; Kajtár Józsefné szakszertárvezetőt, Celldömölk MÁV Építési Főn.; Kassai Ferenc műsz. fejlesztőt, Szombathely Jj. Ü.; Kassakürti Antal kompresszorjavító csoportvezetőt, Északi Jj. Ü.; Káldi István olajkiadót, Bp. Hámán Kató Szertárfőn.; Király Ferenc villamosmozdony-vezetőt, Nyíregyháza Körz. Üzemfőn.; Kiss Jozsef munkafelvevőt, Szolnok Jj. Ü.; Kocsis Imre függ. szb-titkárt, Gyékényes Üzemfőn.; Kugyelka László csap. vez. előmunkást, Hatvan-Füzesabony Pft. Főn.; Maliga János tolatásvezetőt, Szentes Körz. Üzemfőn.; Máté István művezetőt, Püspökladány Körz. Üzemfőn.; Meiszner Ferenc szervezőt, Szombathely Vasutasok Szakszerv. Területi Szaksz. Biz.; Méhes István pft. főn., Szekszárd Pft. Főn.; Mitykó Mihály esztergályost, Békéscsaba Körz. Üzemfőn.; Molnár Antal művezetőt, Bp. Jobbparti BBFF; Nagy Gergely kőművest, Debrecen MÁV Épület- és Hídfennt. Főn.; Papp Zoltán motorszerelőt, Rákosrendező Körz. Üzemfőn.; Paul Béláné személyz. ügyintézőt, BVKH; Pogány Barna raktárnokot, Kazincbarcika Körz. Üzemfőn.; Puskás Pál tmk-lakatost, Landler Jenő Jj. Ü.; Rabb János kőművest, Bp. MÁV Magasép. Főn.; Radmanics Károly mozdonyvezetőt, Nagykanizsa Üzemfőn.; Samu Lajos csapatvez. előmunkást, Pápa Pft. Főn.; Sallai József gépkocsivezetőt, Bp. MÁV ÜGH; Sági János kőműves csoportvezetőt, Dunakeszi Jj. Ü.; Sári István ügyintézőt, Miskolc Vasútig.; Simon Jenő raktárnokot, Szombathely Körz. Üzemfőn.; Soós Tibor mozdonyüzemeltetési részlegvezetőt, Székesfehérvár Körz. Üzemfőn.; Süveges Ferenc raktárnokot, Bp. Nyugati Körz. Üzemfőn.; Szabó Ferenc munkavezetőt, Szeged MÁV Építési- és Hídfennt. Főn.; Szabó Imre balesetvizsgálót, Bp. Vasútig.; Szőke Ferenc szolg. főnököt, Tapolca Szertárfőn.; Tóth Mihály kitérő lakatost, Bp. Terézvárosi Pft. Főn.; H. Tóth Vince munkavezetőt, Szentes MÁV Építési Főn.; Varga József esztergályost, Miskolc Körz. Üzemfőn.; Visnyei Istvánné személyzeti vezetőt, Bp. MÁV Vasútegészségügyi Ig.; Vicskó János váltókezelőt, Kiskunhalas Körz. Üzemfőn.

MINISZTERI DICSÉRET

kitüntetést kaptak: Bertók Pálné számviteli vez., Szolnok Pft. Főn.; dr. Bogdán József oszt.-vez., BVKH; Czégér Endre műsz.-gazd. tanácsadó, KPM Vasúti Főoszt.; Czöndör Miklós dízelmozd.-vez., Sopron Vont. Főn.; Darók István tüzikovács, Szolnok Jj. Ü.; Faragó Zoltán fizikai csop.-vez., Gyöngyös Kitérőgyártó Ü.; Farkas József műszerész, Bp. VATUKI; Gallovich József térfőn.; Kaposvári Üzemfőn.; Gáll Endre ügyint., Miskolc Vasútig.; Gombos István kocsiint., Miskolc Körz. Üzemfőn.; dr. Halász György jogtanácsos, Bp. Vasutasok Szakszerv.; Hanisch Károly üzemvez., Bp. Jobbparti BBFF; Heinemann Gusztávné bérelszám. ell.; Pécs Számvit. Főn.; Horányi László áll.-főn., Vésztő Körz. Üzemfőn.; Horváth László dízelmozd.-vez., Veszprém Körz. Üzemfőn.; Hossó Mihály dízelmozd.-szerelő csop. vez., Szentes Körz. Üzemfőn.; Jávor Mihály munkaügyi csop.-vez., Landler Jenő Jj. Ü.; Karácsony István dízelmozd.-vez., Hatvan Körz. Üzemfőn.; Kállay László főépítésvez., Debrecen MÁV Építési Főn.; Kecsedi Imre raktárnok, Debrecen Körz. Üzemfőn.; Kohlmann Lajosné takarító, Szombathely Körz. Üzemfőn.; Kováts Attila szolg. főn., Bp. TBKF; Kozmási István felsővez. szerelő, Bp. Landler Jenő Vill. Vonalfőn.; Laczkó Sándor dízelmozd.-vez, Záhony Vont. Főn.; Lónich János lakatos csop.-vez., Landler Jenő Jj. Ü.; Major Mihály váltókez., Komárom Körz. Üzemfőn.; Majorszki József munkavez., Miskolc Épület- és Hídfennt. Főn.; Marik György tolatásvez., Békéscsaba Körz. Üzemfőn.; Marton István vonalgond., Hódmezővásárhely Pft. Főn.; Maurer János kőműves csop.-vez., Bp. Balparti Épületfennt. Főn.; Mester Áron munkavez., Debrecen MÁV Építési főn.; Monoki Dezső alvázlakatos, Dunakeszi Jj. Ü.; Mórócz Károly üzemegységvez., Győr Körz. Üzemfőn.; Nagy Miklós oszt.-vez., Bp. Vasútig.; Pete József kőműves, Bp. MÁV Magasépítési Főn.; Rurik Péter ügyint., KPM Vasúti Főoszt.; Salamon Zoltán személyz. vez., Szombathely MÁV Épület- és Hídfennt. Főn.; Sáfrány Sándor motorvez., Pécs Körz. Üzemfőn.; Sándor Zoltán revizori csop.-vez. Miskolc Vasútig.; Sánta István mozdonylakatos, Bátaszék Üzemfőn.; Somogyi István munkavez., Kaposvár Épület- és Hídfennt. Főn.; Szabó Lászlóné takarítónő, Debrecen MÁV Gondnokság; Szilágyi Bertalan áll. tartalékos, Mátészalka Körz. Üzemfőn.; Takács József főművez., Bp. MÁV Gépjavító Ü.; Ványay Miklós vill. lakatos csop.-vez., Miskolc Körz. Üzemfőn.

A MÁV vezérigazgatója

VEZÉRIGAZGATÓI DICSÉRET

kitüntetésben részesítette: Antal András karbantartó szakmunkást, Bp. MÁV Építési Főn.; Antal Tibor tolatásvez., Hatvan Körz. Üzemfőn.; Antos Sándorné forg. szolg.-tevőt, Vésztő Körz. Üzemfőn.; Bakk Zoltánné ügyint., Bp. Vasutasok Szakszervezete; Balla Zoltán híradástech. műszerészt, Záhony BBFF; Balogh Lajos pályamunkást, Mátészalka Pft. Főn.; Csapó Kálmánné ügyint., KPM Vasúti Főszt.; Cserháti Antalné személyzeti ügyint., Bp. MÁV Vill. Felsővez. Építési Főn.; Csapó Lajosné ügyint. Debrecen MÁV Számviteli Főn.; Csécsei Imréné személyzeti ügyint., Szeged Körz. Üzemfőn.; Csontos Pál árupénztárost, Szerencs Körz. Üzemfőn.; Csuka Jánosné forg. átmenesztőt, Záhony áll.; Csumsztek Imre rendelk. forg. szolg.-tevőt, Kazincbarcika Körz. Üzemfőn.; Czihó Andrásné személyzeti ügyint., Záhony Üzemig.; Dankó László szolg.-vez., Sátoraljaújhely Pft. Főn.; Darázsdi Józsefné forg. naplózót, Dombóvár Üzemfőn.; Dombi Sándor festő-mázoló csoportvezetőt, Miskolc Jj. Ü.; Erdei János vez. oktatót, Szentes Körz. Üzemfőn., Farkasvölgyi Károlyné számítástech. alk., Bp. MÁV Számítástechnikai Ü.; Fejes István áll.-irányítót, Miskolc Körz. Üzemfőn.; Fejér Lászlóné forg. ügyintézőt, Bp. Keleti Igazg. Részleg; Fodor János vonatvezetőt, Kiskunhalas Körz. Üzemfőn.; Fülep Sándor szólamvezetőt, Debrecen MÁV Zenekari Főn.; Gulyás Balázs vez. oktatót, Kecskemét Körz. Üzemfőn.; Győrfi Lajos forg. szolgálattevőt, Celldömölk Körz. Üzemfőn.; Gyurcsik János váltókez., Békéscsaba Körz. Üzemfőn.; Hajas József tolatásvezetőt, Nagykanizsa Üzemfőn.; Halvax László dízelmotorvez., Tapolca Körz. Üzemfőn.; Hege Károly pályamunkást, Veszprém Pft. Főn.; Hermann István esztergályost, Székesfehérvár Jj. Ü.; Hoffmann László igazgatóhelyettest, Szeged MÁV Ter. Egészségügyi Közp.; Horváth Gyula járőrvezetőt, Miskolc Vill. Vonalfelügy.; Hőnig Etelka menetirányítót, Bp. Keleti Igazg. Részleg; dr. Huszti Rezsőné ügyint. csoportvezetőt, MÁV Nyugdíj Hiv.; Iszak Józsefné hív.-segédet, Szombathely Vasútig.; Iváncsics Jánosné segédmunkást, Nagykanizsa Pft. Főn.; Jászai Nagy József raktárnokot, Hatvan Körz. Üzemfőn.; Jenei Józsefné takarítónőt, Debrecen MÁV Oktatási Főn.; Józsel Istvánné ügyint., Bp. MÁV Magasép. Főn.; Kecskeméti József rendelk. forg. szolg.-tevőt, Cegléd Körz. Üzemfőn.; Kelemen József forg. szolg.-tevőt, Balassagyarmat Körz. Üzemfőn.; Kocsis Istvánné oktatási ügyintézőt, Bp. Vasutasok Szakszervezete; Kondics Ernő dízelmozd.-vezetőt, Celldömölk Körz. Üzemfőn.; Korcsog Béla főpályamestert, Hatvan-Füzesabony Pft. Főn.; Koreny Imre betan. munkást, Miskolc BBFF; Kovács István vonatvezetőt, Vésztő Körz. Üzemfőn.; Kovács Ferencné raktárkezelőt, Nagykanizsa Szertárfőn.; Krajcsik László asztalost, Bp. MÁV ÜGH; dr. Krucsai Béláné szertárfőnököt, Szerencs Szertárfőn.; Laborc Tibor esztergályost, Cegléd Körz. Üzemfőn.; Lakatos Gyuláné belső ellenőrt, Dunaújváros Körz. Üzemfőn.; Láposi Józsefné ügyint., Zalaegerszeg Körz. Üzemfőn.; Lázár János kocsivizsg, csop.-vezetőt, Füzesabony Körz. Üzemfőn.; Lechner Sándor művezetőt, Miskolc Jj. Ü.; Lengyel Kálmán hálózatszerelőt, Bp. Balparti BBFF; Lévai Antal vonatmenesztő térfelvigyázót, Szerencs Körz. Üzemfőn.; Lukács Ferencné óvónőt, Debrecen MÁV Napköziotth. Óvoda és Bölcsőde; Magyar Sándor asztalost, Dombóvár Üzemfőn.; dr. Marczinkó Istvánné állomásfőnököt, MÁV Széchenyi-hegyi Üttörővasút; Mérő Tibor távközlő műszerészt, Pécs BBFF; Mutnéfalvi Lórántné pénzügyi ügyintézőt, Bp. Vasútig. Számviteli Főn.; Nagy Erzsébet konyhai kisegítőt, Debrecen Körz. Üzemfőn.; Nagy József szolg. főn., Ebes Vill. Vonalfelügy.; Nagy Lajos járőrvezetőt, Tatabánya-Alsó Vill. Vonalfőn.; Narancsik Margit ügyintézőt, KPM Vasúti Főoszt.; Németh Ernő munkavezetőt, Celldömölk MÁV Építési Főn.; Olaj Károlyné járműnyilvtartót, Szombathely Jj. Ü.; Orbán Jánosné ügyintézőt, Szeged Épület- és Hídfennt. Főn.; Öry Jenő motorszerelőt, Bp. Jobbparti Épületfennt. Főn.; Párvy Mihály dísznövénykertész csoportvezetőt, Bp. MÁV Épületfennt. Főn.; Pásztor Ferenc felsővez.-szerelő csoportvezetőt, Kiskunhalas Vill. Vonalfőn.; Petrovics István segédmunkást, Bp. Keleti Szertárfőn.; Pénzes Béla lakatost, Békéscsaba Pft. Főn.; Pintér József raktárnokot, Szeged Körz. Üzemfőn.; Pollák Mártonné osztvezetőt, KPM Vasúti Főoszt.; Rácz Géza ügyintézőt, Debrecen Vasútig.; Reisch Vilmos csoportvezetőt, Bp. MÁV Anyagell. Ig.; Rozsos Ferenc gépáll.-vezetőt, Debrecen MÁV Építési Főn.; Rózsavölgyi Csilla ügyintézőt, Pécs Vasútig.; Sallai Géza átrakómunkást, Záhony Gépesített Rakod. Főn.; Sass György munkaügyi vezetőt, Szombathely BBFF; Sass Ferenc művezetőt, Debrecen BBFF; Somogyi Antal lakatos csoportvezetőt, Miskolc Körz. Üzemfőn.; Szabó Béláné ügyintézőt, Bp. Vasútig.; dr. Szabó László ügyintézőt, Szeged Vasútig.; Szabó Sándor mozdonyvezetőt, Mátészalka Körz. Üzemfőn.; Szalai János előmunkást, Dombóvár MÁV Építési Főn.; Szammerné Füzi Ildikó pályamunkást, Sopron Pft. Főn.; Szandi László csoportvezetőt, Szombathely Vasútig.; Szekeres Mihály lakatos csoportvezetőt, Szolnok Jj. Ü.; Szeles Zoltánné raktárkezelőt, Záhony Szertárfőn.; dr. Szigeti Miklós vasútüzemorvost, Bp. Ter. Egészségügyi Közp.; Szilágyi István munkavezetőt, Miskolc MÁV Építési Főn.; Szilágyi Sándor forg. szolgálattevőt, Tornyospálca áll.; Szukop József külsős raktárkezelőt, Veszprém Szertárfőn.; Szünder István váltókezelőt, Bp. Kelenföld Körz. Üzemfőn.; Takács Károlyné ügyvit. alkalmazottat, Zalaegerszeg Pft. Főn.; Terjék Sándor munkavezetőt, Sátoraljaújhely Pft. Főn.; Thegze Lajosné munkaügyi ügyintézőt, Rákosrendező Körz. Üzemfőn.; Treszkai János rendészeti szolgálatvezetőt, Landler Jenő Jj. Ü.; Tóth Lőrinc művezetőt, Bp. MÁV Gépjavító Ü.; Tóvölgyi Veronika személypénztárost, Gyékényes Üzemfőn.; Török György tolatásvezetőt, Szolnok Körz. Üzemfőn. Tüske József vont. reszortost, Kaposvár Üzemfőn.; Veress Mihályné szakácsnőt, Nyíregyháza Körz. Üzemfőn.; Vincze Erzsébet ügyintézőt, Bp. MÁV Közp. Számviteli Hiv.; Virág József vez. mérnököt, Bp. Ferencváros Pft. Főn.; Virányi István kocsijavító gyárrészleg-vezetőhelyettest, Debrecen Jj. Ü.; Zán Miklósné ügyintézőt, KPM Vasúti Főoszt.; Zilai József főelektrikust, Bp. Landler Jenő Vill. Vonalfőn.

A kitüntetettek az ünnepi beszédet hallgatják

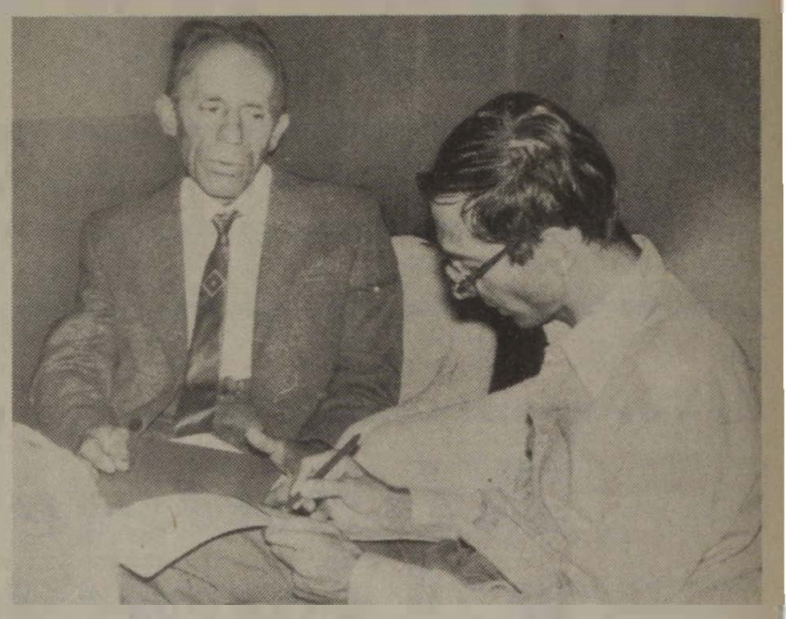
(Laczkó Ildikó felvétele)

Egy arc a Vigadóból

Kiváló vasutas gépkocsivezető

Harminchárom éve dolgozik egy helyen a jászkiséri Balogh Lajos

Tekintete tiszteletteljes kíváncsisággal pásztázza az enyészetből visszamentett, megújult falakat. Most van először a pesti Vigadóban, azon a bensőséges hangulatú, vasutasnapi ünnepségen, amelyen a Kiváló Vasutas kitüntetést vehette át. Életében esemény ez a délelőtt, nem is akármilyen: *felesége, s családjának néhány tagja is itt van a közelben, hogy valamikor délután együtt ünnepeljenek.*



Balogh Lajos életéről beszél az újságírónak

Postások gyermeke

Nem ő szegődött a MÁV-hoz — a MÁV szegődött hozzá (hogy miként, erre rögvest utalok), de ez mit sem változtat azon, hogy az elmúlt évtizedekben minden tudásával, meggyőződéssel szolgálja a vasutat. Balogh Lajos 33 éve dolgozik egyazon helyen, Jászkiséren. Ma a MÁV Építőgépjavító üzemének a dolgozója — gépkocsivezető, egyszersmind anyagbeszerző —, ám amikor 1949-ben először lépte át munkahelyének kapuját, akkor az még mezőgazdasági gépállomás volt.

Aki valamelyest jártas újkori történelmünkben, tudhatja, vagy emlékezhet rá: a termelőszövetkezetek megerősödésével, gépesítésével a gépállomások szerepe mind jobban csökkent, s egyik a másik után szűnt meg a hatvanas években. Ez a sors várt a jászkiséri gépállomásra is, amikor átvette a MÁV. A vasút akkoriban vásárolta a PLASSER aláverőgépeket, s szüksége volt egy olyan részlegre, ahol adottak a szakemberek, gép is van, terület is, a műhelyek pedig bővíthetők. Jászkisér szinte az ország közepe — ideális helynek bizonyult a központi bázis létesítésére.

... Ámde most nem az intézményről, hanem Balogh Lajosról van szó, aki 1926. július 30-án született — természetesen Jászkiséren! —, s akitől az állami alkalmazottak mundérja már gyermekkorában sem állt távol. Mind az édesanyja, mind pedig az édesapja a posténál dolgozott — kézbesítők voltak, s a fiú nem egyszer segített az édesapjának. A háború, majd a hadifogság után mégsem azt a foglalkozást választotta: *vontatóvezetőnek állt be a gépállomásra.* A jászkisériek taníttatták — három hónapos tanfolyamot végzett —, Budapesten vizsgázott. Már 1949-ben, munkábaállásának esztendejében, elkötelezte magát a közösségi élettel: tagja lett a pártvezetőségnek, s belépett a szakszervezetbe (a MEDOSZ-ba.). Öt éven át vezetett vontatót, szállította az üzemanyagot. Anyagbeszerzéssel 1954-től foglalkozik: kézenfekvő volt, hogy a gépállomáson kezdett munkát a vasútnál is folytassa.

— *Amíg gépállomás voltunk, többnyire Szolnokra jártam* — mondja —, *azóta inkább Budapestre,* hiszen a szertárak, az üzletek zöme a fővárosban van. Hetente háromszor-négyszer is feljövök Pestre, s ma már, ha végigmegyek a Bajcsy-Zsilinszky úton, olyan, mintha otthon járkálnék, az udvarunkban.

Baleset nélkül

Az építőgép-javító üzem gyors-dinamikus fejlődésével egyidejűleg az anyagosztály is bővült; ma már több anyagbeszerző van — szakosodtak. Balogh Lajos területe az elektromosság, ő vásárolja meg, szerzi be az erősáramú berendezések alkatrészeit, a szerszámokat és a különféle fogyó anyagokat, festékeket. Könnyíti munkáját, hogy a hatvanas években továbbképezte magát — kitanulta a lakatosszakmát, meg a motorszerelőmesterséget is. Aki anyagbeszerző, annak szakembernek kell lennie!

Ha valamire büszke, akkor arra feltétlenül, hogy *1949 óta hozzávetőleg 1 millió 200 ezer kilométert vezetett balesetmentesen.* Tizenegy esztendeje jár egymagában ugyanazzal a Barkasszal — csak akkor kér segítséget, ha nagyobb súlyt kell az autóra tenni —, előzőleg meg 13 évig volt hasonló kocsija. Jön-megy, jön-megy Jászkisér és a főváros között, bizony havonta 230—240 munkaórát is teljesít, abban a tudatban, hogy rajta is múlik. *az aláverő- és az egyéb gépek mindig üzemképesek legyenek.* Számára is probléma persze, hogy gyakran nem kap olyan alkatrészt, amilyenre szüksége volna (a MÁV ellátószertárban sem található meg minden), s ilyenkor sorra kell járnia az üzleteket. Hogy, hogyan nem: *végül is nem távozik üres kézzel.* Pedig az anyagbeszerzők által gyakran „kibélelt" borítékot ő nem ismeri — őt viszont ismerik az eladók. Úgy ismerik, mint egy halk szavú, mindig udvarias, türelmes embert.

Tagja a gépkocsivezetőkből álló *Barátság* szocialista brigádnak (közösen is kiérdemeltek már kitüntetéseket), jó kollektíva, összeszoktak, szeretnek együtt dolgozni. S bár nem beszéltem a brigádtagokkal, merem feltételezni: *ők is becsülik szorgos munkatársukat,* aki kétszer lett kiváló dolgozó (először még az ötvenes évek végén, majd a hetvenes években), *Érdemes vasutas,* 1980-ban pedig a *Munka Érdemrend* bronzfokozatát is átvehette a KPM-ben.

A fiúk folytatják

— Lesz-e vasutas-dinasztia a Balogh családban?

— *Nem lesz, van is. Lajos fiam az üzemben művezető, Károly ugyanott diszpécser, a legkisebbik, az 1955-ben született Tibor pedig szakközépiskolát végzett, motorszerelő a helyi téesz-ben. S van két unoka is, egy fiú, egy lány...*

Mint gépkocsivezető, gyakran fel kell keresnie az orvosokat, de panasszal eddig csupán kétszer kereste meg őket Nem ismeri a betegséget.

— S nem is fáradt?

— Fáradtság?... Ha valaki valamit akar, azt elvégzi.

Földes Tamás

A vasutasnapra

Szombathelyen megnyílt a bejárók klubja

Több kritika érte Szombathely vasútállomáson az egykori kultúrvárótermet, amelyet időközben nem dohányzó váróteremmé minősítettek át. A panaszok nyomán a vasútigazgatóság engedélyével — a csomóponti párt- és KISZ-bizottság patronálásával — a körzeti üzemfőnökség felújíttatta a helyiséget. A több hónapig tartó korszerűsítés után július 9-én délután *Müller László* üzemfőnök megnyitotta a bejárók klubját.

A megyei KISZ-bizottság 15, a városi 5 ezer forinttal támogatta az átalakítást. A körzeti üzemfőnökség, a biztosítóberendezési és fenntartási, valamint az épület- és hídfenntartási főnökség szocialista brigádjai és fiataljai jelentős értékű társadalmi munkát végeztek az átalakítás során.

Bebútorozták a helyiséget, az asztalokon különböző játékokat helyeztek el. A lemezjátszós rádió segítségével lemezeket hallgathatnak, napilapokat és folyóiratokat olvashatnak az utasok. *A körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága televíziót is vásárolt a klubba.*

A vasutasok Haladás Művelődési Háza időnként diavetítést, aktuális politikai- és ismeretterjesztő előadásokat tart majd a vonatra várakozó vasutasoknak és az utazóközönségnek.

Sz. J. I.

Évadzáró társulati ülések

A Budapesti MÁV Szimfonikus Zenekar június 9-én tartotta évadzáró társulati ülését, amelyen *Mondvay György* igazgató a mindinkább önmagát eltartó zenekar működésének eredményeiről, gondjairól, *Oberfrank Géza* karmester pedig művészi munkájáról adott tájékoztatást.

A Debreceni MÁV Filharmónikus Zenekar évadzáró társulati ülésére július 7-én került sor. Az elmúlt évad eredményeit, különös tekintettel a zenekar főhivatású együttessé való átalakulásának 30. évfordulójára, *Márton Sándor* igazgató foglalta össze.

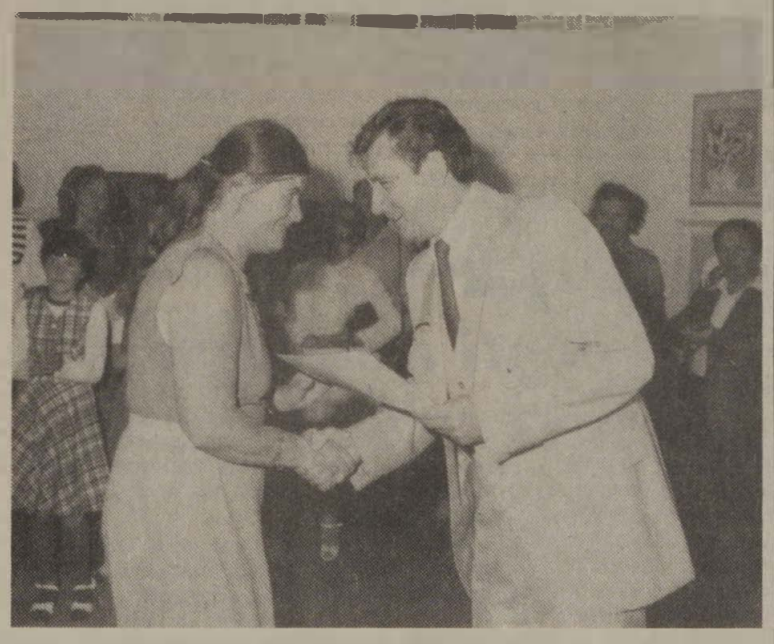
„Büszkék lehetnek a kiállításra"

Bereczky Lóránd, a Nemzeti Galéria igazgatója elismeréssel szólt a vasutas képzőművészek alkotásairól

A kiállítás megnyitásának ünnepélyes pillanata

Mint minden évben, az idén is a vasutas képzőművész körök tagjainak alkotásaiból rendezett kiállítás megnyitásával kezdődtek a vasutasnap központi rendezvényei. A sorrendben 32. országos vasutas képzőművészeti kiállítást *dr. Balázs Ákos*, a kulturális, agitációs, propaganda és sportosztály vezetője nagyszámú érdeklődő előtt nyitotta meg Budapesten, a Népszínház utcai központi képzőművészeti iskolában. Ezt követően *Berczky Lóránd*, a Nemzeti Galéria igazgatója kedves szavakkal méltatta a kiállított képeket, szobrokat. Dicsérte a képzőművészeti körök munkáját.

— *Ma nem az az alapvető kérdés, miből élünk, hanem az, hogyan élünk* — hangsúlyozta. — *A hogyanba pedig beletartozik a kultúra is. A kultúrához pedig hozzátartozik a teremtés, a művészet szeretete, az önmegvalósítás és önkifejezés.* Minőségi közösség csak úgy hozható létre, ha az egyének kiművelt, sokoldalúan képzett emberek. A művészettel való kapcsolat mindenképpen pluszt ad önmagunkról, önmagunknak és a környezetünknek egyaránt. Nem lényeges, hogy valaki főfoglalkozásban fest, vagy csak kedvtelésből csinálja, nem fontosak az okmányok, hiszen a leghitelesebb iratnál is többet mond a mű. *Büszkék lehetnek a kiállításra azok a tanárok, akik irányítják a vasutas képzőművészeti körök munkáját.* Az itt bemutatott alkotások azt igazolják, hogy a fenntartó szervek jó helyre adják az anyagi támogatást.



Koszorus Ferenc főtitkár átadja a díjakat

Az idei kiállításon változatlanul nagy teret hódít a tájképfestészet. A téma feldolgozása azonban sokszínű, változatos, *Hazafi Sándor* megnyugtatóan szép *Szigligeti táj* című műve még a hagyományos technika felhasználásával készült. *Klimaj György* mozgalmas *Vízparti tája* már magán viseli az absztrakció jeleit. Az agyagsárga és a kékes árnyalatok keveredése sajátos hangulatot kölcsönöz a festménynek.

Barkóczi József *Marionett bábuk* című alkotásában főként a témaválasztás volt újszerű. Viszonylag kevesen választották festészetük tárgyául a vasutat, vagy a vasutasok életének bemutatását. Közülük figyelemre méltó Pallag Józsefné *Vágányok között* című munkája. A hagyományos technikát alkalmazó képek mellett jó néhány absztrakt mű is bemutatásra került. A kiállítás szobrai közül az egyik legjobb alkotás Herbály Lajos *Anyaság* című műve, hogy csak néhányat említsünk.

A kiállításra, a vasutasszakszervezet elnökségének felhívására, 83 amatőr képzőművésztől 394 alkotás érkezett. Ebből a neves szakemberekből álló zsüri 30 szobrot, 102 festményt, 21 grafikát, 60 érmét javasolt kiállításra. Ugyancsak a zsüri javaslatára született döntés a díjak odaítélésében.

Szobrászatban négy díjat adtak ki. *Pallag Józsefné* összmunkásságáért, *Ziman Lajos* a legjobb emberábrázolásért, *Szilágyi Frigyes* munkaábrázolásáért, *Herbály Lajos* Anyaság című alkotásáért kapott díjat.

Festészet-grafikában heten részesültek díjazásban. *Prax Ágnes* festészeti, *Gerendi Jenő* és *Dvorcsák Gábor* grafikai munkájáért, *Jóba Éva* összmunkásságáért, *Barkóczi József* Játék felnőtteknek, *Csabonyi Klára* Ablak előtt című munkájáért, *Klimaj György* összmunkásságáért kapott díjat.

A vasutasszakszervezet elnökségének különdíját kapták: szobrászatban *Csorba Katalin* Pályamunkások, festészetben *Telkes Tamás* Rákosrendező, grafikában *Bede István* Villamosítás átadás előtt című alkotásáért.

A díjakat és a jutalmakat *Koszorus Ferenc*, a vasutasszakszervezet főtitkára adta át. Ezután a meghívott vendégek megtekintették a kiállítást.

cs. i.

Tisztelet Kodálynak

— *A halhatatlan muzsikus az idén lenne százesztendős. Van utókora is népünk kultúrára serkentő emlékezésében és Tavaszy Noémi jóvoltából rajzművészetünkben is* — mondotta többek között megnyitójában *dr. Losonci Miklós* művészettörténész, az Iparművészeti Főiskola főtitkára azon a kiállításon, melyet a Vasutasok Szakszervezete Országos Művelődési Központja és a Landler Művelődési Ház rendezett a közelmúltban a ház nemrég átadott, új színháztermének előcsarnokában. Tavaszy Noémi grafikusművész frappáns ötlete az volt, hogy Kodály népdalgyűjteseit úgy kísérte nyomon grafikáival, hogy az adott vidék hímzésmotívumait idézte linóin. Külön értéke volt a kiállított sorozatnak, hogy Kodály irodalmi feldolgozásainak nyomába eredt, így *Petőfi, Ady, Garay János* költészete is újjáéledt a lapokon, nemcsak Kodály zenéje.

A kiállítást — melynek házigazdája a járműjavító *Kodály Zoltán* szocialista brigádja volt —, az üzem dolgozói közül több mint 300-an tekintették meg. A megnyitóra két kedves meglepetést tartogatott a művésznő. Az egyik az általa felajánlott grafika kisorsolása a kiállítás látogatói között, a másik: egy Tavaszy Noémi alkotás átadása a házigazda szocialista brigád vezetőjének, *Hetényi Andrásnénak.*

Dr. Losonci Mihály művészettörténész méltatja a művész munkásságát

A MÁV kollektív szerződés módosítása (6.)

Munkahelyen kívüli munkavégzés

Esetenkénti kirendelések minden szakszolgálatnál előfordulnak

Cikksorozatunkban eddig részletesen ismertettük az 1981—85. évekre kötött MÁV Kollektív Szerződés azon szabályait, amelyek az ez évi tanácskozások eredményeképpen módosításra kerültek. A tanácskozásokon azonban olyan javaslatok is születtek, amelyek nem kerültek be az ez évi módosítások közé. Megvalósításukat egyrészt magasabb jogszabályok, másrészt a MÁV rendelkezésére álló anyagi források korlátai nem teszik lehetővé. Egyes javaslatok pedig azért nem kerültek megvalósításra, mert bevezetésük hátrányosan befolyásolná a dolgozók egészségét, testi épségét, valamint a balesetmentes munkát. Ezúttal és következő lapszámainkban ezekkel a javaslatokkal foglalkozunk.

A budapesti rendező-pályaudvarokra kirendelt dolgozókat küldő szolgálati helyeken javasolták, hogy a kirendelés időtartamát ne 6 hónapban állapítsa meg a kollektív szerződés 13. §-a, hanem a *Munka Törvénykönyve* szerinti három hónap érvényesüljön, továbbá hogy a kirendelést teljesítő dolgozó részére *a havonta 1000 Ft-os jutalom helyett negyedévenként 5000 Ft legyen megállapítva.*

A kirendelés szabályai

A kirendelésre az Mt. 35. §-a ad lehetőséget, mely szerint a dolgozó — indokolt esetben — munkakörébe nem tartozó munkát is köteles átmenetileg ellátni. Ugyancsak köteles ideiglenesen munkát végezni állandó munkahelyén kívül is. A kirendelés azonban beosztására, korára, egészségi állapotára vagy egyéb körülményeire való tekintettel reá aránytalan sérelemmel nem járhat és nem sértheti eredeti munkaköre szerinti munkabéréhez való jogát. A dolgozónak más szolgálati helyre történő kirendelése nem jelenti munkahelyének vagy munkakörének végleges megváltoztatását. A munkáltatói jogokat — áthelyezés, munkaviszony megszüntetés, előléptetés, fizetésnélküli szabadság, fegyelmi jogkör — továbbra is a honos szolgálati főnökség gyakorolja, kivéve a munka irányításával, a munkaidőbeosztással, a vezényléssel kapcsolatos hatásköröket, melyek annak a szolgálati főnökségnek a jogkörébe tartoznak, ahová a dolgozót kirendelték.

Állandó munkahelyen kívüli munka elrendeléséről és annak valószínű időtartamáról a dolgozót *két héttel a kirendelés megkezdése előtt írásban értesíteni kell.* A kollektív szerződés ezen rendelkezése a kirendelésre történő felkészüléshez szükséges időt kívánja biztosítani. Az írásos értesítést csak rendkívüli esetben szükségessé váló kirendelések esetében mellőzhetik a szolgálati főnökségek.

Az Mt. V. 37. §. 1 bekezdése értelmében a dolgozó naptári évenként 3 hónap időtartamú kirendelésre kötelezhető, de lehetőséget biztosít arra, *hogy rendkívüli körülmények esetén a kollektív szerződés ennél hosszabb időtartamot állapítson meg.*

Esetenkénti, egyedi kirendelések valamennyi szakszolgálatnál előfordulnak. A budapesti rendező-pályaudvarok kisegítésére elrendelt kirendelések a vidéki üzemfőnökségek elegyrendezői munkakörben foglalkoztatott dolgozóit érintik.

A budapesti nagy rendezőpályaudvarok munkaerőhelyzete a folyamatos létszámcsökkenés következtében a hatvanas évek végére kritikussá vált. A létszámhiány olyan méreteket öltött, hogy az már veszélyeztette a hálózati eredményeket is befolyásoló budapesti elegyfeldolgozást. A szükséges létszám biztosítása meghaladta az érintett szolgálati főnökségek és a budapesti vasútigazgatóság lehetőségeit. *Az összvasúti érdekek központi intézkedést követeltek, így került sor a tervszerű munkaerő-átcsoportosítást jelentő kirendelésekre.* Ennek keretében a vidéki vasútigazgatóságoknak különböző létszámú elegyrendező dolgozót kell folyamatosan biztosítani a budapesti rendezőpályaudvarokra. A keretszámok folyamatosan változtak. Jelenleg átlagosan 260 fő teljesít kirendelésben szolgálatot.

A munkaerő-utánpótlás elősegítése, ezen keresztül a kirendelések számának csökkentése érdekében folyamatos központi intézkedések születtek. Lényegében ezt a célt szolgálta a munkahelyi pótlék, majd a kiemelt forgalmi jutalék rendszeresítése és ez évi felemelése is.

Tervszerű átcsoportosítás

Az erőfeszítések ellenére a budapesti rendező-pályaudvarok létszámhelyzete tovább romlott. *Ezért vált szükségessé először a forgalmi és kereskedelmi tisztképzős hallgatók, majd 1981. április 1-től a mozdonyvezető gyakornokok és vasútüzemvitelt ellátó szakmunkás jelöltek budapesti rendező-pályaudvarokon történő 3. illetve 5 hónapos üzemi gyakorlatának bevezetése.*

A kirendeléseket és a különböző tanfolyamhallgatók rendező-pályaudvari munkáját szükségessé tevő körülmények sajnos nem javultak. *A munkaerő-ellátottság kedvező alakulására Budapest térségében nem lehet számítani, különösen nem az elegyrendező munkakörökben. Ezért a munkaerő-átcsoportosítás tervszerű rendszerét továbbra is fenn kell tartani.* A budapesti rendezőpályaudvarok hiányzó létszámát a még munkaerő-tartalékokkal rendelkező, illetve az átlagosnál kedvezőbb létszámhelyzetű szolgálati főnökségekről és munkakörökből kell pótolni.

A kirendelt dolgozókat küldő szolgálati főnökségeken a kirendeléseknek megfelelő gyakorlat alakult ki. *A kirendelésben szolgálatot teljesítő dolgozók létszámának több mint háromnegyed része három hónapnál hosszabb időre vállalja a kirendelést.* Ez vállalati érdek is, hiszen egy szolgálati helyen folyamatosan, hosszabb ideig munkát végző dolgozó a megszerzett gyakorlati ismeretek alapján minőségileg jobb munkát tud végezni. *Ezért határozza meg a kollektív szerződés 13. §. a budapesti rendező-pályaudvarokon való kirendelések időtartamát 6 hónapban.*

A lakóhelytől, családtól távol végzett szolgálatot a budapesti vasútigazgatóság anyagilag is elismerte. Havonta 500—1000 Ft jutalmat folyósított a kirendelt dolgozók részére.

A kollektív szerződés 61. §. ez évi módosításával párhuzamosan intézkedés történt a budapesti pályaudvarokon kirendelésben végzett munka fokozott anyagi elismerésére. Május 1-től a Vasutasok Szakszervezetével egyetértésben *„kirendelési jutalékot"* rendszeresítettek. A fokozott anyagi elismerésen túlmenően a kirendelések önkéntes vállalását kívánják elősegíteni.

Negyedévenként 5000 forint jutalék

A kirendelési jutalék összege duplája a korábban folyósított jutalom összegének. Ösztönző ereje fokozása érdekében folyósításának rendje, feltételei kibővültek.

A kirendelési jutalék a kollektív szerződés 61. § 1/b. pontjában felsorolt szolgálati főnökségekre szolgálatvezető-váltókezelő, váltókezelő, tolatásvezető, kocsirendező, saruzó, saruzó csoportvezető és elősaruzó munkakörökbe kirendelt dolgozók és a felsorolt munkakörök egyikében foglalkoztatott tanfolyamhallgatók részére folyósítható. *Összege az első három hónapra 5000 Ft, a folyamatos kirendelés további negyedéveiben pedig negyedévenként 6000 Ft.* Fő szabály, hogy az összeg háromhavonként folyósítható.

Tehát teljes összegű jutalék első alkalommal akkor fizethető, ha a dolgozó a felsorolt munkakörök egyikében folyamatosan három hónapig kirendelésben teljesített szolgálatot. *Három hónapot el nem érő kirendelés esetén a felemelt összegű jutalék nem fizethető.* Annak a dolgozónak, akinek az előre meghatározott időtartamú kirendelése az első háromhónapos ciklust követően negyedév közben jár le, időarányos jutalékot kell fizetni. Időarányosan csökkenteni kell a jutalék összegét minden olyan munkában nem töltött idő esetén is, amelyekre munkabér a jogszabályok alapján nem jár (pl. betegség).

A kirendelési jutalékot — hasonlóan a kollektív szerződés 61. §-ában szabályozott kiemelt forgalmi jutalékhoz — igazolatlan mulasztás esetén csökkenteni kell:

— *egy nap (szolgálat) igazolatlan távollét esetén 50%-kal,*

— *két nap (szolgálat) vagy ennél hosszabb igazolatlan távollét esetén, valamint ha a dolgozó hónap közben az előre bejelentett kirendelési idő előtt távozik, illetve ha a kirendelést a dolgozó magatartása miatt kell megszüntetni, jutalék nem fizethető.*

A jutalék csökkentéséről a dolgozót az igazolatlan mulasztástól számított *15 napon belül írásban értesíteni kell.*

Önkéntes alapon

A kirendelési jutalékot a ledolgozott három hónapot, a kirendelés lejárta esetén az utolsó kirendelésben töltött hónapot követő hónap 14-én zárfizetés alkalmával kell a dolgozók részére kifizetni, annak a szolgálati helynek, amilyeken a kirendelés teljesítésre került.

A kirendelési jutalék rendszeresítésével az a dolgozó, aki teljesíti a kollektív szerződésben is előírt 6 hónapos kirendelést, *összességében 11 000 Ft külön anyagi elismerésben részesül.* Amennyiben további 6 hónapra is vállalja a kirendelést a második félévre már 12 000 Ft a jutalma.

A kiemelkedő anyagi elismerés összhangban áll a kirendelt dolgozók által végzett munka jelentőségével, részben ellensúlyozza az egyén és családjától, lakóhelyétől távoli szolgálati helyen történő munkát.

A vezetés kezdeti tapasztalatai azt mutatják, hogy az utasításon alapuló kirendelések helyett *a dolgozók egyre inkább önként vállalják a budapesti rendezőpályaudvarokon történő munkát, a lényegesen magasabb kereseti lehetőség tudatában.* Ez pedig jelentősen lecsökkenti a kirendelésekkel járó problémákat, mind a szolgálati főnökségek, mind a dolgozók egyéni érdekei tekintetében.

Neuschl Gyula

Országszerte megünnepelték a 32. vasutasnapot

BUDAPEST

A bőség zavara Ferencvárosban

A budapesti vasútigazgatóság július 8-án, a ferencvárosi Vasutas Művelődési Központban tartotta a 32. vasutasnapi ünnepségét, melyen ott voltak a IX. kerület és más intézmények politikai, társadalmi, gazdasági szerveinek, továbbá a CSD pozsonyi igazgatóság és a DR drezdai vasútigazgatóság képviselői.

Az ünnepséget *Mészöly Ferenc*, a vasutas-szakszervezet budapesti területi szakszervezeti bizottságának titkára nyitotta meg, majd *Tongori Imre* vasútigazgató mondott beszédet. Bevezetőben a vasútnak a népgazdaságban betöltött szerepéről beszélt. Az igazgatóság munkáját értékelve elmondotta: *az idén 97,6 millió utast és 34,9 millió tonna árut kell elszállítani.* Az év első felében valamelyest elmaradtak a tervezettől. A lemaradás pótlása és a várható nagyobb őszi szállítások arra intenek, hogy az év második felében, különösen az őszi időszakban, feszítettebb feladatokkal kell számolni.

A vasútigazgatóság vezetője ezután a munkát könnyítő beruházásokról, az élet- és munkakörülmények alakulásáról beszélt.

— *Igazgatóságunk szolgálati helyein a bérszínvonal átlagosan 6,52 százalékkal növekedett. Munkavédelmi eszközökre, s az ezzel kapcsolatos intézkedések bevezetésére 187 milliót, szociálpolitikai célok megvalósítására 271 milliót költöttünk el* — hangsúlyozta. — Megkülönböztetett figyelmet fordítottunk a jól dolgozó, valamint a törzsgárdatagok jutalmazására. Ezúttal nyolcan Kiváló Vasutas, kilencen Kiváló Munkáért, hatan Miniszteri Dicséret, tizenheten Vezérigazgatói Dicséret, ötvenen pedig Igazgatói Dicséret kitüntetésben részesültek. Emellett háromezernégyszáz-nyolcvanegy dolgozónk kapott különböző fokozatú törzsgárdajelvényt, a velejáró jutalommal.

Tongori Imre végezetül köszönetet mondott az igazgatóság dolgozóinak és azoknak a szerveknek, amelyek segítették az igazgatóság munkáját, majd Mészöly Ferenccel együtt átadták a kitüntetéseket. Az ünnepséget színvonalas kultúrműsor zárta.

A ferencvárosi rendezvények sorában nagy sikere volt a mozdonybemutatónak

A budapesti vasutasnapi rendezvények július 10-én, szombaton a Ferencvárosi Művelődési Központban folytatódtak. Az intézmény az idén már ötödször adott helyet a szórakozásnak. A rendező szervek ez alkalommal is színes programról gondoskodtak. Az odalátogató mintegy 10 ezer vasutas — nem túlzás állítani — a bőség zavarával küzdött. Egy időben több műsor közül válogathattak. Már az intézmény Péceli úti főbejáratánál tarka kép fogadta a vendégeket. Az idén először hívtak meg népművészeket (mézeskalácsost, kékfestőt, fazekast, bőrdíszművest, ötvöst, üvegművest stb.), akik bő választékú portékájukkal álltak az érdeklődők rendelkezésére. Ezenkívül tartottak virágbemutatót. A IX. kerületi MHSZ hadi eszközökből nyitott kiállítást, főleg a gyerekek örömére. A nebulók ugyanis nemcsak nézhették a tárgyakat, de célozhattak is a kétcsövű gépágyúval és a páncélkocsiba is beülhettek. Nagy forgalom volt a lőtéren is, mert pisztolylövészetre bárki benevezhetett. *Simsik Győző* lövészetvezető tájékoztatása szerint csaknem kétszázan próbálták ki célzóképességüket.

A rendezőség nagy figyelmet fordított a gyerekek szórakoztatására: *különvonatot indítottak, amelynek gyerek és felnőtt utasai megtekinthették a csomópont munkáját.* A Muszti—Dobai énekesduó és a Rajnai bohóccsoport vidám műsort adott. Rendeztek részükre bűvöskocka-kirakó és rajzversenyt is.

Ami a programokat illeti, a felnőttek sem panaszkodhattak. A kultúrház melletti pályákon egész napon át zajlott a sportélet, amelyek közül az idén újnak számított a ferencvárosi sportkör karatecsoportjának érdekes bemutatója. Késő délután, a szórakoztató műsorban pedig olyan neves művészek léptek fel, mint *Rátonyi Róbert, Csala Zsuzsa, Verebes István, Somogyi Pál, Szombathy Gyula, Madarász Katalin* és még sokan mások. A műsorokat *dr. Bőzsöny Ferenc*, a Magyar Rádió bemondója konferálta. Este pedig a *Pepsi* zenekar szolgáltatta a talpalávalót.

Séra Sándor

DEBRECEN

Ünnepi műszak a munkahelyeken

A debreceni vasútigazgatóság területén az öt körzeti üzemfőnökség, valamint az önálló szervezeti egységek július hó 8—10 közötti időpontpontban rendezték meg a 32. vasutasnapi ünnepségeiket. Előzetesen ünnepi műszakok szervezésével, a vasutasnap jelentőségének méltatásával készültek. A szolgálati helyeken a szervezési feladatokat a gazdasági vezetők, a párt- és társadalmi szervek vezetőivel összehangoltan, jól együttműködve végezték.

Külsőségekben is kifejezésre jutott az ünnepélyes hangulat. A szolgálati helyeken szerény, de ízléses dekorációk, figyelemfelkeltő plakátok, az utazóközönség köszöntése jelezte az ünnepi készülődést.

A debreceni vasútigazgatóság központjában július 9-én pénteken délután került sor az ünnepség megrendezésére. Ünnepi beszédet *Volosinovszki János*, a területi szakszervezeti bizottság titkára mondott. Többek között hangsúlyozta, hogy a 32. vasutasnap nemcsak egyszerűen megemlékezés, hanem annak a megbecsülésnek méltó kifejezése, amellyel szocialista társadalmunk elismeri a vasutasok áldozatos munkáját, s melynek a fegyelem, a kötelességtudat, a pontosság és a felelősségérzet a főbb jellemzői.

A személy- és áruszállítás értékelése során rámutatott, hogy az igazgatóság kollektívája az elmúlt vasutasnap óta eredményesen helytállt a feladatok végrehajtásában. Az első félévben a személyszállításban *a tervezettnél 35 ezernél több utast szállítottak el, ezáltal 7 millió forinttal több bevételre tettek szert. Az elszállított 4 millió 140 ezer tonna áru pedig 102 százalékos teljesítésnek felel meg.* Az összteljesítményen belül különösen a kocsiigényes áruszállítás alakult kedvezően. Az árutonnakilométer-tervet 105 százalékra teljesítették, míg a teherkocsik statikus terhelése 19,2 tonna helyett 21,2 tonnára alakult, amely 110 százalékos teljesítésnek felel meg.

Beszéde további részében utalt a második félév várhatóan nagyobb szállítási feladataira. Végül ismertette, hogy az ünnep alkalmából hányan részesültek erkölcsi és anyagi elismerésben.

Ezt követően *Deák Zoltán* igazgatóhelyettes a jól végzett munka elismeréseként dicséreteket és pénzjutalmakat adott át.

A 32. vasutasnapi ünnepségek keretében a debreceni csomóponton különféle tömegsport és kulturális rendezvények voltak. Július 3-án, szombanton a tszb. sportbizottságának versenykiírása alapján egész napos tömegtömegsportrendezvényekre került sor a DMVSC Vágóhíd utcai sportpályáin. A területhez tartozó három megyéből 17 szakszervezeti bizottságnak közel 70 csapata vett részt a kispályás labdarúgásban, asztaliteniszben, lövészetben és sakkban megrendezett döntőkben.

(K)

SZOMBATHELY

Központi vasutasnap Veszprémben

A szombathelyi igazgatóság központi vasutasnapi ünnepségét július 10-én, *Veszprémben* tartották. Reggel a fellobogózott pályaudvaron fúvószenekar fogadta a személyszállító vonatok utasait. 8 óra 40 perckor, ünnepélyes külsőségek közepette indították azt a nagy teherbírású irányvonatot, amely dudari szenet vitt Tiszapalkonyára.

Az ünnepi nagygyűlésre délelőtt 11 órakor került sor a Georgi Dimitrov Megyei Művelődési Központban. A nagygyűlés elnökségében helyet foglalt *Balogh Mihály*, az MSZMP megyei Bizottságának titkára, *Csonka Zoltán*, a Veszprém városi Pártbizottság első titkára, *Majlik László*, az SZMT titkára, *Veres János*, a Városi Tanács általános elnökhelyettese, *Kedves Ferencné*, a vasutas-szakszervezet elnökségének tagja, *dr. Horváth Lajos* vasútigazgató és *Hajas Endre*, a területi szakszervezeti bizottság titkára. Képviseltették magukat a városban állomásozó szovjet és magyar alakulatok, valamint a közlekedési partnervállalatok és a nagy fuvaroztatók.

Babarczy Árpádnak, a vasútüzemi pártvezetőség titkárának megnyitó szavai után *Csonka Zoltán* mondott ünnepi köszöntőt. A városi pártbizottság első titkára rámutatott, a vasút nélkülözhetetlen, nagyon fontos láncszeme a népgazdaságnak. Ezt erősítette meg a párt XII. kongresszusa is.

Ezután azokról a változásokról beszélt, amelyek az elmúlt években végbementek. A pályamunkást fokozatosan felváltja a modern építőgép, a szellős gőzösöket villamos és dízel vontatójárművek váltották fel. Korszerű biztosító berendezések segítik és teszik biztonságossá a mindennapi munkát. Szervezeti előrelépések is történtek.

Végül arra hívta fel a figyelmet, hogy a mai politikai és gazdasági helyzetben *csak a beruházások és az eszközök hatékony kihasználásával lehet boldogulni.* Ennek érdekében tovább kell javítani az áruszállítást, jobb utaskiszolgálást kell biztosítani és tovább kell tökéletesíteni a biztonságot.

Dr. Horváth Lajos, a szombathelyi vasútigazgatóság vezetője elmondotta, hogy a nehéz körülmények között dolgozó Veszprém megyei vasutasokra hárul a szombathelyi igazgatóság áruszállítási feladatainak a 70 százaléka. Az állandó reflektorfényben levő MÁV-nak, a vasutasoknak, az utasok és a fuvaroztatók kedvező véleményének kialakítását saját maguknak kell példamutató munkájukkal megteremteni. Ezért erkölcsi és anyagi elismerésben részesülnek. Ezúttal mintegy 6,5 millió forint jutalomban reszesültek az arra érdemes vasutasok.

Kitüntetések átadásával és kultúrműsorral zárult a veszprémi vasutasnapi ünnepi nagygyűlés.

Sz. Jakab István

SZEGED

Ünnepségsorozat a Dél-Alföldön

A 32. vasutasnapot gazdag programmal köszöntötték a szegedi vasútigazgatóság dolgozói. Az ünnepségsorozat nyitányaként július 7-én fotókiállítást rendeztek az SZVSE Sportcsarnokában. Július 9-én délelőtt az igazgatóság épületének kapujában megkoszorúzták a vasutas munkásmozgalmi emléktáblát. Ezt követően törzsgárdaelismeréseket adtak át az igazgatóság területén dolgozó gazdasági és társadalmi szervek vezetőinek.

A központi ünnepséget délután rendezték meg az SZVSE-pályán. Az ünnepi díszbe öltözött stadionban *dr. Lugosi József*, a területi szakszervezeti bizottság titkára köszöntötte a megjelent vendégeket — köztük *Berta Istvánt*, a Szeged városi pártbizottság titkárát, *Zsilinszki Andrást*, a békéscsabai pártbizottság titkárát, *dr. Györffy Lászlót*, a Csongrád megyei pártbizottság osztályvezető-helyettesét, *dr. Ágoston Józsefet*, a szakszervezetek Csongrád megyei vezető titkárát, *dr. Veress Lászlót*, a Vasutasok Szakszervezete elnökségének tagját, továbbá Csongrád, Békés és Bács-Kiskun megye több párt- és állami vezetőjét, a szállítófelek képviselőit, valamint a nagyszámú vasutas dolgozót.

Az elnöki megnyitó után *Lovász Lázár* vasútigazgató mondott ünnepi beszédet. Méltatta a vasutasnap jelentőségét, majd az igazgatóság munkájáról szólva többek között elmondotta: az év első felében 11 millió utast szállítottak el, bevételi tervüket 102 százalékra teljesítették. A személyszállítás minőségi tényezői javultak. Áruszállítási tervüket 98 százalékra teljesítették, különösen a belföldi és az exportszállításoknál értek el jó eredményt. A feladatokról szólva kiemelte a rendelkezésre álló kapacitás jobb kihasználását, a termelékenység növelését, és az elvégzett teljesítményekkel arányos költségfelhasználást. Ez az igazgatóság dolgozói számára nemcsak gazdasági, hanem politikai kérdés is. Végezetül ismételten köszöntötte az igazgatóság valamennyi dolgozóját, a kitüntetetteket.

Ezt követően a vasútigazgató és dr. Lugosi József a vasútüzem érdekében végzett kiemelkedő szakmai és társadalmi munkájuk elismeréseként kitüntetéseket adott át.

Az ünnepség után *Mindenből egy kicsit* címmel vidám, szórakoztató műsor kezdődött. A fővárosi művészek — *Kovács Erzsi, Kemény Kázmér, Monyók Gabi, Bujdosó Mária, Berényi Ottó, Palócz László* és *Somogyi Pál* humorista — gondoskodtak a jó kedvről, a színvonalas műsorról. A zenét a PEPSI együttes szolgáltatta. Az ünneplő vasutasok ezután sportműsort nézhettek, játékos sportvetélkedőkben vehettek részt.

S aki közben megéhezett, felkereshette az Utasellátó büféit, a pályán felállított sátrakat, amelyekben a vasutas szakácsok bográcsban főtt ízletes pörköltjét szolgálták fel. A hangulatról a Tisza étterem zenészei, valamint *Miskei Rózsa, Tóth Lajos* és *Kiss Gyula* nótaénekesek gondoskodtak.

A szegedi vasutasnapi program vasárnap folytatódott. A vasutas fúvószenekar a Széchenyi téren térzenével szórakoztatta a város lakosságát.

A szegedi ünepségen kívül valamennyi üzemfőnökség székhelyén méltóképpen emlékeztek meg a 32. vasutasnapról.

Gellért József

MISKOLC

Egésznapos program

Jó hangulatban ünnepelték a 32. vasutasnapot Miskolcon, a Vasutas Sport Club telepén. A juniálissal egybekötött ünnepségen mintegy tízezer vasutas és családtagja vett részt.

A központi ünnepséget *Zombori Lajos*, a területi szakszervezeti bizottság titkára nyitotta meg. Köszöntötte a megjelenteket és az elnökségben helyet foglalt *dr. Havasi Bélát*, a Borsod megyei pártbizottság titkárát, *Tóth Józsefet*, a Borsod megyei SZMT vezető titkárát, *Juhász Ferencnét*, a vasutas-szakszervezet elnökségének tagját és *Drótos Lászlót*, a városi pártbizottság első titkárát. Jelen voltak az ünnepségen a csehszlovák vasutak képviselői is, Vola István, a bratislavai vasútigazgatóság igazgatója vezetésével.

A megnyitó után *Hernádi István* vasútigazgató mondott ünnepi beszédet, majd a csehszlovák vasutasok üdvözletét Vola István tolmácsolta. Utána kitüntetéseket adtak át a munkában élenjáró dolgozóknak.

Az ünnepség résztvevői színvonalas kultúrműsort tekintettek meg. Fellépett többek között a miskolci szimfonikus zenekar, a gyöngyösi kitérőgyártó üzem *Vidróczky* együttese, a Vörösmarty Művelődési Ház irodalmi színpada és Rajkó együttese, valamint a Tangó formációs tánccsoportja. A rendezők nem feledkeztek meg a gyerekekről sem. A „mesebarlangban" a VUK-filmet vetítették és *Szepes Péter* szórakoztatta a kicsiket a *„Tapsika menekül"* című műsorával.

A nők nagy tetszéssel fogadták a Borsodi Ruházati Kiskereskedelmi Vállalat divatbemutatóját is.

A vasutasnapi ünnepi események része volt a tömegsportverseny is. Mintegy 7500-an tekintették meg az MVSC telepén rendezett sakk, asztalitenisz és kispályás labdarúgóversenyeket. Ezenkívül játékos sportvetélkedők, ügyességi számok tették érdekesebbé a sportnapot.

K. I.

PÉCS

Színvonalas csomóponti rendezvények

Hét csomóponti és egy központi rendezvény alkotta a gerincét az idei vasutasnapi megemlékezéseknek a Dél-Dunántúlon. *Pécsett* július 8-án igazgatói dicséretek átadásával kezdődött a program, majd másnap került sor a központi ünnepségre, amelyre hagyományosan a PVSK Sportcsarnokában gyülekeztek a meghívott vasutasok. *Fényes József* vasútigazgató tartott ünnepi beszédet, ezután miniszteri elismerések, Kiváló Dolgozó oklevelek és más kitüntetések, jutalmak átadásával köszönte meg a kimagasló szolgálatot végzők munkáját.

Délután amatőr vasutas festők kiállítása nyílt meg a pécsi főpályaudvar kultúrvárótermében. Este 350 vendég előtt mondott pohárköszöntőt *Halmay Árpád*, a pécsi területi szakszervezeti bizottság titkára, s ezzel kezdetét vette a Nádor Étteremben rendezett vasutasbál.

Ünnepi megemlékezéseket tartottak az igazgatóság hét üzemfőnökségén is. Ezenkívül vasutas sportnap szerepelt még mindenütt a programokban.

A pécsi üzemfőnökség dolgozói *Szentlőrincre* vonultak ki ünnepelni, ahol tömegsport és szabadtéri koncert jelentette a kikapcsolódást, és egy jól sikerült családi est koronázta július második vasárnapját.

Szintén családi napra hívták a *kaposvári* vasutasokat, amelynek helyszíne a zselici erdő volt. *Bátaszéken, Dunaújvárosban, Gyékényesen* és *Nagykanizsán* is az ünnepi nagygyűlések mellett különféle szabadidős és szórakoztató programok tették színessé a 32. vasutasnapot.

Németh Tibor

Zombori Lajos átadja a díjakat

(Szatmári János felvétele)

Tisztavatás a Keleti pályaudvaron

Nyolcvanhatan végeztek az intézet nappali tagozatán

Szücs Zoltán avató beszédét mondja

A tisztavatásoknak mindig érdekes színfoltja a szalagozás

MTI Fotó Fehér József felvételei

A hagyományos vasutasnapi tisztavatásra július 10-én, szombaton délelőtt került sor a Keleti pályaudvar érkezési csarnokában. Az ünnepségen megjelent *Urbán Lajos* közlekedés- és postaügyi minisztériumi államtitkár, *Koszorús Ferenc*, a vasutasszakszervezet főtitkára, *Gál János*, a VIII. kerületi pártbizottság első titkára, *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója. a KPM, a MÁV Vezérigazgatóság több vezetője, a párt és társadalmi szervezetek képviselői.

Az ünnepséget, a Himnusz elhangzása után, *dr. Kun Dezső*, a MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézet igazgatója nyitotta meg. A vendégek és az avatásra váró tisztek üdvözlése után így folytatta:

— *Örömmel jelentem, hogy a MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézet 1981—82-es tanévének 86 forgalmi-kereskedelmi szakos hallgatója megfelelő szakmai felkészültséggel, politikai helytállással, a beosztásukhoz szükséges vezetőkészséggel rendelkezik* ... Az évfolyam hallgatói — különböző munkakörökben — 5 hónap üzemi gyakorlaton vettek részt. A 7 hónapra lerövidült tanulmányi időben 16 tantárgyból 3,25-ös átlageredményt értek el. A hallgatók helytálltak a társadalmi munkában is. Józsefvárosban 400 óra fizikai munkával segítették a kerület legnagyobb iskolájának építését és decemberben két napot dolgoztak a Metró átadás előtti új szakaszán. *A hallgatók a követelményeknek megfeleltek, szeretik szakmájukat, a végrehajtó vasúti szolgálat irányítására alkalmasak. Méltók a vasút vezetőinek bizalmára, a fuvaroztatók és az utazóközönség megbecsülésére.*

Az intézet igazgatójának megnyitója után *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója mondott avatóbeszédet.

Bevezetőjében a vasút szerepéről, az első félévi eredményekről, majd a feladatokról. s a fejlesztési lehetőségekről beszélt.

— *Alapvető törekvésünk az, hogy a vasútüzemet rugalmasabb, a változásokat gyorsabban követő, üzemvitelében, gazdálkodásában öntevékenyebb és hatékonyabb szervezetté formáljuk* — hangsúlyozta. — A célirányos műszaki fejlesztés végrehajtása mellett ez a másik alapfeltétel ahhoz, hogy a közvélemény — mely a személyszállító vonatok pontossága, tisztasága. a fuvaroztatók mindenkori igényének kielégítése és a baleseti helyzet alakulása szerint ítéli meg a vasút tevékenységét — kedvezően értékelje a munkánkat.

A közvélemény formálásában *különösen számítunk az üzemfőnökségek vezetőinek és munkatársainak hatékony tevékenységére*, hogy a vonatok a menetrendben előírt időben pontosan induljanak és érkezzenek. Az utasok tiszta kocsikban utazzanak, és az állomásokon a vonatok közlekedésével, a csatlakozásokkal kapcsolatban adjanak részükre pontos tájékoztatást.

Az üzemviteli tevékenység ezirányú fejlesztése — a forgalom irányításában. lebonyolításában közreműködők összehangolt, fegyelmezett, pontos munkája mellett — számos melléktevékenységet folytató szakszolgálat hasonló színvonalú együttműködését igényli.

A MÁV vezérigazgatója ezután a tisztjelöltekhez fordult és a következőket mondotta:

— Önök, akik most fegyelmezett sorokban várják tiszttévé avatásuk pillanatát, ismerik a vasúti munka szépségeit, nehézségeit. Készen állnak 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. Bizonyára tudják: *elképzeléseik csak fegyelmezett, jó munkával valósulhatnak meg.*

A tisztképző kötelékében végzett munkájukat a mai nappal befejezték. Néhány nap múlva a vasút különböző szolgálati helyeire távoznak. *Kérem, hogy úgy végezzék továbbra is munkájukat, hogy azt a megbecsülést, amelyet az előző vasutas nemzedékek megszereztek, újra és újra kiérdemeljük.* Az irántuk megnyilvánuló bizalom arra kötelez bennünket, hogy megőrizzük szakmánk tisztességét. A „vasutas" fogalomnak a jövőben is a szolgálatot, a kötelességteljesítést, a gondosságot, a pontosságot, a fegyelmezett, balesetmentes munkát kell jelentenie. *Nem feledhetjük egyetlen pillanatra sem, hogy fegyelmezett, pontos, lelkiismeretes munkánktól emberi életek százai, sok milliós értékek megóvása függ.*

Kívánom, hogy választott hivatásukban, felelősségteljes beosztásukban találják meg a jól végzett munka örömét egyéni boldogulásukat, reményeik megvalósítását. Megköszönöm eddigi munkájukat, tanáraik odaadó fáradozását és ezennel Önöket vasúti tiszttévé fogadom.

Az ünnepi beszéd után került sor az újdonsült vasúti tisztek fogadalomtételére, majd a szalagozás következett. Az intézet zászlajára egymásután kötötték fel a szalagot a különböző tagozatok, köztük a vasutas eszperantó szakosztály képviselői.

Az ünnepélyes tisztavatás után a MÁV vezérigazgatója a Keleti pályaudvar Utasellátó éttermében ebéden látta vendégül a felavatott tiszteket, az intézet tanárait és a meghívott vendégeket. Az ünnepi ebéden *Koszorus Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára mondott pohárköszöntőt. A szakszervezet elnöksége nevében elsőként gratulált a felavatott tiszteknek és jókívánságait fejezte ki ahhoz a szép hivatáshoz. amelyre vállalkoztak.

V. F.

Tegnap hallgatók, ma vasúti tisztek

Vallomások a diákéletről

Még javában tartottak az év végi vizsgák, amikor a MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézetben jártam. *Dr. Kun Dezső* igazgató örömmel újságolta, hogy az öthónapos üzemi gyakorlaton a hallgatók kifogástalan munkát végeztek. A budapesti nagyállomások vezetői is megelégedéssel szóltak róluk. A tanulással, a szorgalommal sem volt különösebb baj.

Így summázta a tapasztalatokat az igazgató. Hogyan látják az intézetben töltött hónapokat a hallgatók?

Nehéz a saruzás

Zavódnyik Ferenc Miskolcról érkezett a fővárosba. Hét évvel ezelőtt került a vasút kötelékébe. Vasutas dinasztiából származik.

— Rákosrendezőn sarusként töltöttem el az öthónapos üzemi gyakorlatot. Hat emberhez tartozott 40 vágány. 12-24-es fordában dolgoztunk. Időnként emberfeletti munkát végeztünk. Pihenésre kevés idő jutott. *Igaz, volt olyan hónap, amikor 9-10 ezer forintot is kerestem. Mégis azt mondom: nehéz és balesetveszélyes munka a saruzás.* Nem túl népszerű a hallgatók között, hogy 5 hónapra növekedett a gyakorlati idő, s csak december elsején kezdődött a tanév.

— Milyen volt az intézeti élet?

Igyekeztem minél jobban beilleszkedni a közösségbe. A tanítás reggel 8-tól délután 16 óra 10 percig tartott. Estére alaposan elfáradtunk. *Csökkentették a tanévet, az ismeretanyag viszont alig mérséklődött.* Nem csoda, hogy félévkor sokan megbuktak. Bár akadtak egyéb gondok is. Összességében mégis hasznos, eredményes évet hagytunk magunk mögött.

Rohamtempóban

Konrád György soproni vasutas család sarja. Kezdetben mégis úgy döntött, hogy agrármérnök lesz. De hiába ért el maximális pontszámot, felvételi kérelmét helyhiány miatt elutasították. Ekkor döntött úgy, hogy vasutas lesz.

— Az üzemi gyakorlatból két hónapot szerencsére Sopronban tölthettem. De három hónapot Budapest—Ferencvárosban dolgoztam. Mindvégig váltókezelő voltam. *Nem így képzeltem el az üzemi gyakorlatot. Azt gondoltam, módom lesz minden szolgálati helyet megismerni, de nem így történt. Számomra ez nem sok segítséget nyújtott az elméleti oktatáshoz. Kedvemet szegte az is, hogy otthon megszoktam a fegyelmet, a szigorúságot, a pontosságot. A ferencvárosiak magatartása időnként bosszantott.* Szinte állandóan elmulasztották a jelentkezési kötelezettséget. Sopronban elképzelhetetlen, hogy valaki a felettesének visszaszóljon. Jó, hogy csak három hónapot töltöttem ott. Tapasztalatom szerint a forgalomirányítók hátrányban vannak azokkal szemben, akik a kereskedelemben dolgoznak. Az üzemi gyakorlatnak éppen ezt a hátrányt kellett volna megszüntetnie.

Ami pedig a tanulást illeti, mintha megfeledkeztek volna a tanterv összeállítói arról, hogy az emberi teljesítőképességnek is vannak határai. Minden tanár azzal kezdte az előadást: *milyen nehéz a megadott időn belül leadni az ismeretanyagot. Ilyen rohamtempó mellett elsajátítani sem sokkal könnyebb.* A tanárok színvonalas, érdekes előadásokat tartottak. Sokat tanultunk, de a zsúfoltság miatt délutánra elfáradtunk.

— Mivel telt el a szabad idő?

— A tanulás miatt szinte alig maradt idő pihenésre, szórakozásra. Egy évig éltem Budapesten, de nem mondhatom el, hogy megismertem a várost. Mindössze kétszer voltam színházban és háromszor moziban. A hét végén rendszerint hazautaztam a családhoz.

— Milyen beosztás vár rád az iskola elvégzése után?

— Azt hiszem továbbra is szolgálattevő maradok. Igyekszem majd hasznosítani a tanultakat.

A jövő tervei

Horváth Emília, a Kaposvár melletti Taszár községből érkezett. Bár az egész családja vasutas, eredetileg a testnevelési főiskolára készült. Végül ő is a vasútnál kötött ki.

— A fiúkkal ellentétben nekem szerencsém volt. Raktárnokként dolgozhattam Ferencvárosban. Sokat tanultam, számos ismeretre tettem szert. *Kedves, segítőkész emberekre akadtam és jól éreztem magamat közöttük.* Csak az okozott gondot, hogy a vasút mentén lévő barak épületben kaptam szállást és az állandó forgalom miatt szinte alig aludtam.

— Terveid?

— Valószínűleg hamarosan férjhez megyek, s szeretnék gyereket szülni. Mindez felborítja majd a megszokott életemet. Gyerek mellett egy asszony már nem vállalhat — legalábbis egy ideig — váltott műszakot. Ez mindenképp kiesést jelent. De a vasutas asszonyok otthon is nagyon sokat vállalnak magukra. Az a vágyam, hogy egyszer majd állomásfőnök leszek egy középállomáson.

Néha éjfélig

Szuhai József családjában nincs vasutas. De életútját alapvetően befolyásolta az, hogy Sajószentpéteren, a vasút mentén nőtt fel, ami kezdettől fogva felkeltette érdeklődését.

— *Vasúti szakközépiskolában végeztem. Utána rendelkező forgalmi szolgálattevő lettem. Én is Ferencvárosban végeztem az üzemi gyakorlatot. Nekem is szokatlan volt az a lazaság, amit ott tapasztaltam.* Bizonyára ebben a munkaerőhiánynak is szerepe van. Mindvégig vonatfelvevőként dolgoztam. Itt az iskolában csaknem mindennap éjfélig tanultam. Másként nehezen boldogultam volna. A vizsga után franciául és németül tanulok majd. Szeretnék mielőbb nyelvvizsgát tenni. Ennek jó hasznát vehetem még.

Tele lelkesedéssel

Bay Béla 1973 óta dolgozik a vasútnál. Pesten végezte a vasúti szakközépiskolát.

— *Nagyapám vasutas volt. Ő oltotta belém a vasút szeretetét.* Eddig több mint húsz helyen szolgáltam. Ezt a változatosságot nagyon hasznosnak tartom. Dolgoztam *Veresegyházán, Gödöllőn, Pécelen* és még sorolhatnám. Itt Pesten Ferencváros Gubacsi rendezőpályaudvarán váltókezelőként tevékenykedtem. Az ott dolgozók sokat segítettek. Én nem laktam kollégiumban. Mindennap hazajártam Gödöllőre, de nem jártam sokkal jobban mint a többiek. hiszen a szabad időmet utazással töltöttem. Ha tehettem a vonaton is tanultam. Az intézetben töltött hónapok alatt szélesedett a látóköröm, sok szakmai ismerettel gazdagodtam. Bízom abban, hogy a tanultaknak hasznát vehetem a munkában. *Most tele vagyok lelkesedéssel, izgatottan várom, milyen lesz az új munkahelyem.*

— csik —

Gyöngyösi vasutasok Lajosházán

Gyöngyös állomás dolgozói, nyugdíjasai és családtagjai a festői környezetben lévő Lajosházán ünnepelték a 32. vasutasnapot. Mintegy hatvanan, reggel nyolc órakor szálltak fel a Gyöngyösről Lajosházára közlekedő kisvonatra, amely hegyipatak mellett, sziklák között, dús lombú fák alatt kanyargott a végállomása felé.

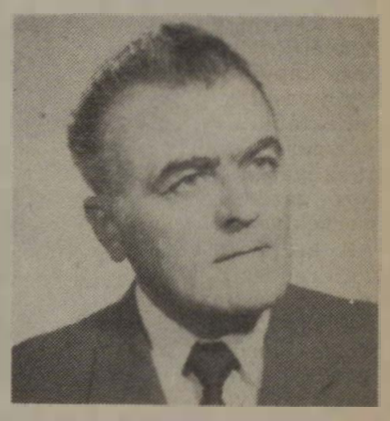
Lajosházán szalonnasütéssel kezdődött a program, majd *Németh László* állomásfőnök köszöntötte a megjelenteket és átadta az állomás néhány dolgozójának a törzsgárda jelvények, szolgálati emlékérmek különböző fokozatait.

Amíg a bográcsban készült a finom gulyás, addig kirándulással, énekszóval telt az idő. Nyugdíjas mozdonyvezetők, raktárnokok és természetesen az aktív dolgozók énekelték együtt a közismert vasutasnótát: *„Nem megy a gőzös, nem megy a gőzös Kanizsára, Kiolvadt a, kiolvadt a tengelyágya, Ha kiolvadt, majd ki öntik, majd ki öntik, A masiniszták, masiniszták, majd ki öntik."*

—ar—

Bejárta a fél országot

Kétszeres kiváló vasutas



Huszonöt éve propagandista, előbb a KISZ-nél, majd a pártszervezetnél. Hosszú évek óta a területi szakszervezeti bizottság mellett működő üzemviteli szakbizottság tagja, e területen is segíti az üzemviteli feladatok hatékonyabb végrehajtását. Munkáját, kiváló emberi magatartását felettesei is elismerik. Többszörös kiváló dolgozó, a közlekedés kiváló dolgozója, kiváló újító és kétszer kapta meg a Kiváló Vasutas megtisztelő címet. A másodikat a közelmúltban, hazánk felszabadulásának évfordulóján vette át.

— *Elégedett ember vagyok* — vallja magáról. — *Nem bántam meg, hogy pályát változtattam, és a vasúthoz jöttem. Úgy érzem amit negyven évvel ezelőtt elterveztem, sikerült megvalósítanom.*

A szakma szeretetére nevelte fiait is, akik közül a kisebbik a Bebrits Lajos vasúti szakközépiskola tanulója, s követi apja példáját.

Balogh János, a szegedi körzeti üzemfőnökség üzemviteli helyettese egy utazásnak köszönheti, hogy vasutas lett. Fogtechnikus tanulóként munkát vitt Kiskunfélegyházára, amikor a vonat ablakából egy számára addig ismeretlen élménnyel találkozott. A tovasuhanó táj, az elmaradozó vasútállomások látványa annyira megragadta, hogy elhatározta pályát változtat.

Így került 1942 tavaszán a szentesi osztálymérnökségre pályamunkásnak. Ősszel már kisegítő fékezőként utazott a tehervonatokon. Átkérte magát a forgalomhoz és hamarosan letette az összes szakvizsgát. Ezután bejárta a fél országot. *Kiskunfélegyháza, Szeged-Rókus, Szentes, Balatonederics, Tapolca*, majd ismét *Szentes* következett. Közben alaposan megismerte a vasúti szolgálat minden szépségét a nehézségekkel együtt. Volt vonatfékező, kocsirendező, raktárnok, távírász, átmenesztő, forgalmi szolgálattevő, térfelvigyázó, oktató és vezénylő. *1959-ben Szegedre került.* Itt forgalmi szolgálattevő, majd a Szeged—Békéscsaba közötti vonal menetirányítója, később a rendezőpályaudvaron térfőnök, aztán állomásfőnök-helyettes. Négy év állomásfőnök-helyettesi munka után egy másik területre, a kereskedelmi szolgálat élére állították.

— Számomra nem volt ismeretlen a kereskedelmi munkakör — emlékezik vissza — hiszen vonali tartalékos koromban kis állomásokon gyakran megfordultam és ott mindennel kellett foglalkozni. Elméleti ismereteimet pedig időközben a győri főiskolán gyarapítottam.

1978 végétől ismét állomásfőnök-helyettes, majd az üzemfőnökség megalakulásától az üzemfőnök üzemviteli helyettese, és egyúttal állomásfőnök is.

— *Szeretem a vasutat, különösen az itt dolgozó embereket. Munkaköröm is olyan, hogy állandóan emberek között lehetek, ismerem gondjaikat, bajaikat, s természetesen örömeiket is.* Mindig is fontosnak tartottam a munkatársakkal való kapcsolatot, hogy megtaláljuk a közös szót — úgy érzem ez sikerült.

Balogh János szerteágazó, felelősségteljes munkája mellett mindig talált időt arra, hogy társadalmi kötelezettségeinek is eleget tegyen.

1982. MÁRCIUS 1-TŐL

A záhonyi körzet kézi átrakóira is kiterjesztették a személyi pótlékot

Több mint egy évtizede annak, hogy a kormány határozatot hozott a vasúti forgalom biztonságának fokozásáról, a vasutas dolgozók helyzetének és munkakörülményeinek javításáról. A határozat értelmében a forgalom lebonyolításával közvetlenül kapcsolatban álló, meghatározott munkakörökben, *ahol a szervezet fokozott terhelésnek van kitéve*, egészségromlás esetén más munkakörbe helyezésnél gondoskodni kell a keresetveszteség ellensúlyozásáról.

A Magyar Államvasutak — a Vasutasok Szakszervezetével egyetértésben — a kormányhatározat végrehajtása érdekében kidolgozta és 123263 1970. 1. D. szám alatt megjelentette a *„forgalommal kapcsolatos egyes munkakörökbe alkalmatlanná vált dolgozók helyzetének rendezése”* tárgyú utasítást. (Megtalálható „A vasúti dolgozókra vonatkozó fontosabb munkaügyi jogszabályok gyűjteménye” I. kötet 454. oldalán).

Az utasítás lényege, hogy meghatározott munkakörökben (amely ezideig csak a forgalom lebonyolításával közvetlenül kapcsolatban álló lehetett (váltóőr, kocsirendező stb.), eltöltött 15 évi szolgálati idő után — egyéb feltételek megléte esetén — ha a dolgozót alacsonyabb átlagkeresettel járó munkakörbe helyezték, személyi pótlékot állapítottak meg részére.

A személyi pótlékot úgy állapítják meg, hogy az új munkakörben elért átlagkeresetet kiegészítik az áthelyezés előtti munkakörben elért átlagkereset nyolcvan százalékáig. Az utasítás lehetőséget biztosít arra is, hogy a felülvizsgálatkor nem az előbbiekben említett módon állapítsák meg a személyi pótlékot, hanem — ha kedvezőbb — az áthelyezés előtti munkakörben a dolgozóval azonos körülmények között foglalkoztatott dolgozóknak *a felülvizsgálat idején kialakult átlagkeresetét vegyék figyelembe.* Természetesen ennek vizsgálata nem az érintett munkavállaló feladata, hanem a felülvizsgálatot végző dolgozó munkaköri kötelessége.

A forgalom lebonyolításában közvetlenül részt vevők ezáltal jelentős kedvezményben részesültek, mert 15 évi fárasztó szolgálat után biztosak lehettek abban, hogy jövedelmi színvonaluk jényegesen akkor sem csökken, ha az egészségük romlása miatt korábbi munkakörüket nem láthatják el. A vasúti végrehajtási utasításban biztosított kedvezményeken túl, előnyös nyugellátás megállapítását is biztosította a SZOT Társadalombiztosítási Főigazgatóság idevonatkozó rendelkezése.

Régi gondon segített a Minisztertanács, amikor a korábban ismertetett kormányhatározatot ez év májusában módosította. A kormányhatározat hatályát ugyanis *kiterjesztette a záhonyi üzemigazgatósághoz tartozó szolgálati helyek kézi átrakó munkaköreiben foglalkoztatott dolgozókra is.*

A vasút vezetői, s a Vasutasok Szakszervezete előtt ismert volt, hogy a záhonyi körzetben kézi átrakó munkát végzők *nagy fizikai igénybevételt kívánó munkát végeznek.* Nehezíti munkájukat a vegyi anyagok irritatív hatása, a nyári hőség, a téli hideg, esetenként a védőeszközök használata. Ezeknek az ártalmaknak a kiküszöbölése jelenleg műszakilag nem megoldott, és az elkövetkező időben sem várható gyökeres változás. Természetesen a vasút vezetői a jövőben is azon lesznek, hogy a kézi átrakás műszaki, technikai feltételeit fejlesszék, s csökkentsék az egészségre káros hatásokat.

A Minisztertanács határozatában foglaltaknak megfelelően *a vasút is módosította végrehajtási utasítását. A jövőben — 1982. március 1-től visszamenőleges hatállyal — a záhonyi üzemigazgatósághoz tartozó szolgálati helyek kézi átrakó munkaköreiben dolgozók is azonos kedvezményben részesülnek, mint a forgalom lebonyolításával közvetlenül kapcsolatban álló munkakörökben foglalkoztatottak.*

Külön felhívjuk a figyelmet, hogy a kedvezményeket azokra a dolgozókra is alkalmazni kell, akiket a záhonyi üzemigazgatósághoz tartozó szolgálati helyek kézi átrakó munkaköreiből a MÁV-on belül korábban más munkahelyekre helyezték át. (A 123263/1970. I. D. számú utasítás módosítása a *MÁV Értekesítő* 1982. évi 24. számában jelent meg).

A személyi pótlék megállapításának nem előfeltétele, hogy a dolgozó kérje a személyi pótlék fizetését. *A szolgálati főnökségek hivatalból vizsgálják a jogosultság feltételeit,* és az eredménytől függően intézkednek a személyi pótlék folyósítása iránt. Ennek ellenére célszerű, hogy akinek kételyei vannak, vagy úgy érzi, hogy „elfeledkeztek róla” forduljon a szolgálati főnökség munkaügyi apparátusához és kérjen felvilágosítást.

A félreértések elkerülése végett arra is felhívjuk a figyelmet, hogy a — módosított — 123263/1970. I. D. számú utasításban meghatározott feltételek nem vagylagosak, hanem a három feltételnek (a kedvezményezett munkakörben eltöltött 15 évi szolgálati idő, alacsonyabb átlagkeresettel járó munkakörbe való áthelyezés, a munkakör ellátására való alkalmatlanságot a területi egészségügyi központ főorvosa megállapította) *együttesen kell fennállnia ahhoz, hogy személyi pótlékot lehessen megállapítani.*

Személyi pótlékban csak tényleges szolgálatot teljesítő dolgozó részesülhet, ezért nyugdíjba vonult dolgozók esetében a jogosultság feltételeit nem vizsgálják.

A vasútigazgatóságok, a záhonyi üzemigazgatóság, a MÁV üzemigazgatóság közvetlen felügyelete alá tartozó szolgálati főnökségek — a kézi átrakókra vonatkozóan — a személyi pótlékra jogosultságot elbírálta, illetve a folyósítással kapcsolatos intézkedéseket 1982. augusztus 31-ig kötelesek végrehajtani.

Szendrei István

Felmentés – kinevezés

Oroszváry László, a GySEV vezérigazgatója július 14-én felmentette beosztásából, a saját kérésére ez év december 30-án nyugállományba vonuló *Lisiczky Lajos* vasútigazgatót, a vasúttársaság soproni igazgatóságának vezetőjét. Ezt követően beiktatta az igazgatóság újonnan kinevezett vezetőjét, *Megyik Ferencet*, a szegedi vasútigazgatóság eddigi helyettes vezetőjét és annak helyettesét, Sallai Lajost.

Az eseményen részt vett *Szemők Béla*, a vasutas-szakszervezet titkára, *Szabó Mihály* az MSZMP Győr-Sopron megyei Bizottságának titkára, *Hencz József*, a Sopron városi pártbizottság első titkára.

A vasutas-szakszervezet nevében *Szemők Béla* méltatta a nyugállományba vonuló *Lisiczky Lajos* érdemeit, aki 22 évig állt a GySEV Igazgatóság élén, majd átadta neki a titkárság ajándékát.

Rendet, tisztaságot a munkahelyeken

Elismerésben részesült szolgálati helyek

A *„Rendet, tisztaságot a munkahelyeken”* akcióhoz a MÁV Vezérigazgatóság 103691/1982. MüSz. A. sz. felhívására a szolgálati helyek döntő többsége csatlakozott. A májustól kezdődött akció eredményeinek az értékelése két lépcsőben történik. Az elsőben a tavaszi, nyár eleji felkészülés volt az értékelés alapja.

A szolgálati helyek által május 25-ig a Munkaügyi és Szociálpolitikai Szakosztályhoz eljuttatott tájékoztató jelentésekben foglaltak, valamint a helyszíni ellenőrzések tapasztalatainak a figyelembevételével — az illetékes szakszervezeti környezetvédelmi és munkamozgalmi szervek javaslatára — kerültek odaítélésre a különböző elismerések.

A Környezetvédelmi Világnap alkalmából a legkulturáltabbnak ítélt, alábbi gazdasági egységek kapták meg a *SZOT-oklevelet.*

Szombathelyi vasútigazgatóság, békéscsabai körzeti üzemfőnökség, debreceni járműjavító üzem, jászkiséri építőgépjavító üzem, szentesi építési főnökség és a Szombathelyi TEK Balatonfüredi Szanatóriuma.

A megyei szervek javaslatára ugyanilyen elismerésben részesült a szolnoki járműjavító üzem is.

A közlekedés- és postaügyi miniszter *„Dicsérő levelét”* kapták:

Nagykőrös állomás, Kaposvár ÉHF X. Építésvezetősége, s Pápa állomás kollektívája.

Az akció a felhívásban rögzítetteknek megfelelően folytatódik és a nyári időszak tapasztalataival kiegészítve szeptember végén kerül ismét értékelésre, amikor a legeredményesebb kollektívákat a vezérigazgatóság pénzjutalomban részesíti.

Múzeumba került a kalauzkocsi

Vasúttörténeti értékű kis szerelvény indult el július 1-én Dombóvár állomásról, hogy a paksi *Vasúttörténeti Múzeum* látnivalóit gazdagítsa.

A dombóvári üzemfőnökség kocsijavító műhelyének kollektívája a 32. vasutasnap tiszteletére újjávarázsolta az 1912-ben készült D 61084-es számú kalauzkocsit és az 1888-ban gyártott Sk 402584-es számú teherkocsit. Mindkét kocsit hitelesen, eredeti állapotuknak megfelelően állították helyre. A precíz munkát igénylő rekonstrukcióhoz sok segítséget adtak a műhely idősebb dolgozói, és Tóth Lajos nyugdíjas fűtő, aki 39 évig dolgozott a vasúton.

K. A.

Bátaszéki vasutasnap

A bátaszéki üzemfőnökségen a vasutasnapi ünnepség *Csendes Gyula* üzemfőnök beszédével kezdődött, július 9-én. Az ünnepi eseményen jelen voltak a járási és a nagyközségi pártbizottság képviselői is. A munkában élenjáró dolgozók között összesen 300 ezer forintot osztottak ki. Este vasutasbállal folytatódott az eseménysorozat, majd másnap Baja—Dunafürdőre szervezett kirándulást a szakszervezeti bizottság.

Július 11-én a sportpályán vasutas derbyt rendezett a vontatási KISZ-alapszervezet, a nagyközségi KISZ-alapszervezetekkel közösen. A programban különféle ügyességi versenyek, kerékpárstaféta és céllövészet szerepelt.

A mozgássérültekért

A Széchenyi István szocialista brigádok kezdeményezése

Az ENSZ 30. közgyűlése az 1981. évet a *rokkantak nemzetközi évévé* nyilvánította. Szerte a világon és hazánkban is a felhívás alapján a társadalom figyelme a rokkantak problémáira terelődött, és megsegítésük érdekében számos akció jelentős eredményt hozott. Az 1981. év legnagyobb eredménye azonban az volt, hogy az emberekben tudatosult: *ez a folyamat nem lehet egyetlen év kampányfeladata, a megkezdett munkát folytatni kell.* A feladatok számbavétele során azonban kisült, hogy amíg a vakoknak, siketnémáknak régóta eredményesen működő intézményeik vannak, addig a mozgássérülteknek (és a mozgáskorlátozottaknak) intézményeik nincsenek és érdekvédelmüket képviselő egyesületeik is csak néhány éve alakultak meg.

Magyarországon 450 ezer, a lakosság 4,2 százaléka, ezen belül pedig Budapesten 150 ezer, a lakosság 7,5 százaléka mozgássérült. Rendkívül nagy számok ezek, és jelzik a feladatot, amely megsegítésük érdekében a társadalomra hárul.

Elsőként Miskolc, illetve Borsod megye mutatta meg, hogy a társadalmi összefogás milyen nagy feladatok elvégzésére képes. 1981-ben elkezdődött és 1982-ben átadásra kerül a mozgássérültek részére társadalmi munkában Miskolcon épülő rehabilitációs intézet. A 30 millió Ft-os beruházás rekordidő, másfél év alatt valósul meg.

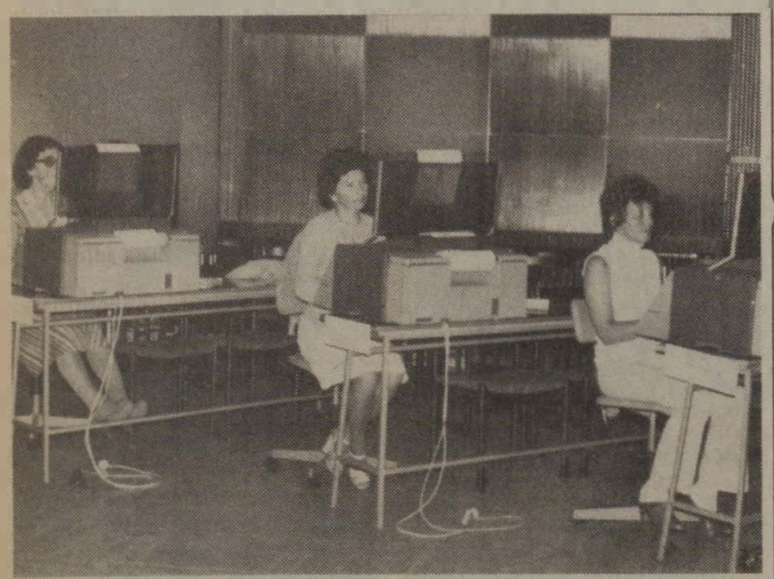
A miskolci intézményről készített tv-film alapján, a Budapest 62-es postahivatal *Széchenyi István* szocialista brigádja indította el azt a mozgalmat, amelynek célja Budapesten az országos és a budapesti rehabilitációs intézet felépítése. A Mozgássérültek Budapesti Egyesületével kötött együttműködési szerződés alapján indult meg az Építésügyi Tájékoztatási Központ és a Volán 1. sz. Vállalat *Széchenyi István* szocialista brigádjával közös akcióként a szervező munka.

Hazánkban 200 olyan szocialista brigád van, amely Széchenyi István nevét viseli, és az ő példamutatása alapján működik. A Széchenyi szocialista brigádok rendszeres együttműködésének kezdeményezője és patronálója *dr. Környei Attila*, a nagycenki Széchenyi István Emlékmúzeum igazgatója.

Május 5-én a Széchenyi István szocialista brigádok küldötteinek Budapesten megtartott értekezlete magáévá tette a mozgássérültek megsegítésének ügyét. Szervező-koordináló bizottságot választott, *amely felhívást intézett valamennyi Széchenyi szocialista brigádhoz az akcióhoz való csatlakozásra.*

A 200 Széchenyi István szocialista brigád közül 21 működik a MÁV-nál és 2 a GYSEV-nél. Összlétszámuk 250. A brigádvezetők és tagok egyharmada nő. Ezúton kérik a vasutas szocialista brigádokat, hogy csatlakozzanak a felhíváshoz. Mi az, amivel leginkább segíthetnek a szocialista brigádok a mozgássérültek budapesti rehabilitációs intézetének a felépítésében? *Azzal, ha a kommunista szombatokért elszámolt bért, vagy annak egy részét felajánlják a fenti célra, amelyről a brigádvezetők tanácskozása hivatott dönteni.* A brigádok minden, a központ építésével kapcsolatos felajánlással, pénzbefizetéssel, valamint javaslatokkal keressék meg a Mozgássérültek Budapesti Egyesületét. Cím: *1136 Budapest, Hegedűs Gyula utca 43. Telefon: 295-299.*

Távgépírók versenye a MÁV-vezérigazgatóságon



Hárman a verseny részvevői közül

Július 2-án rendezték a MÁV-vezérigazgatóságon a vasúti távgépíró-kezelők országos versenyét. Valamennyi vasútigazgatóság és a vezérigazgatóság távgépíró hivatala három-három tagú csoportokat indított. A versenyzőknek először gyakorlati távgépírásból kellett vizsgázni. Általános szöveget, számsorokat, adattáviratot kellett időre, hibátlanul legépelni.

A gyakorlati távgépírás győztese *Botos Katalin*, a debreceni vasútigazgatóság versenyzője lett. Második *Kovács Irén*, szintén debreceni, harmadik pedig *Molnár Lajosné*, szegedi versenyző.

A vetélkedés távgépíró- és vasútismereti beszámolóval, illetve általános műveltséget felmérő kérdésekkel folytatódott. Az összesített eredmények alapján a győzelmet a MÁV-vezérigazgatóság távíró hivatalának csapata szerezte meg. Tagjai: *Aranyi Sándorné, Fülöp Katalin* és *Fehérvári Zoltánné*. Második a debreceni vasútigazgatóság, harmadik a szegedi vasútigazgatóság csapata lett. A győztesek pénzjutalmat és oklevelet kaptak.

CELLDÖMÖLKÖN BEVÁLT

Politikai oktatás varrószakkörrel

Érdekes volt az elmúlt tömegpolitikai oktatási év Celldömölkön, a csomópont nem fizikai munkaköröket betöltő, nőkből álló csoportjánál. A kéthetenként tartott foglalkozások után a résztvevők számára varrószakkört szerveztek. A megfelelő szaktudással rendelkező *Győrfy Mária*, a munkaügyi csoport vezetője, szép kézimunkák, díszes minták készítésére tanította a nőket.

Az eltelt időszakban készült kézimunkákról a 32. vasutasnap tiszteletére, július 7-én megnyitott kiállítás is tanúskodik. A celldömölki szociális épület könyvtárának előterében mintegy 110 különböző kézimunkát mutattak be. Főként a rábaközi, a kalocsai, és a matyó minták voltak megtalálhatóak a szorgos kezű vasutas asszonyok és lányok asztalterítőin, függönyein, párnáin és futóin.

Énekkari találkozó

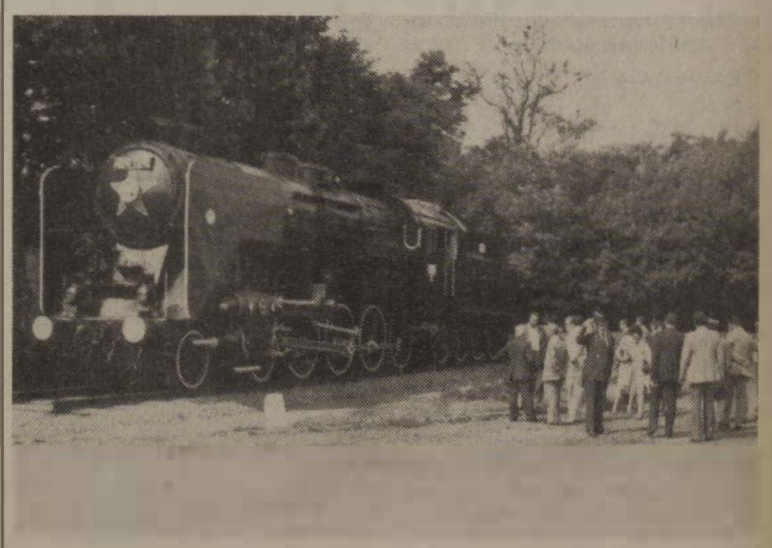
A III. országos vasutas énekkari találkozót július 3-án és 4-én tartották a Szolnoki Járműjavító Üzem Művelődési Házában.

A seregszemlét *Szemők Béla*, a vasutas-szakszervezet központi vezetőségének a titkára nyitotta meg, majd délelőtt hat kórus mutatta be műsorát. Repertoárjukban forradalmi munkásdalok, lírai művek és népdalok egyaránt szerepeltek. Délután a másik hat énekkar lépett színre.

A záróünnepséget július 4-én, vasárnap délelőtt a Tisza-parti Lenin szobornál tartották. A hatszáz dalosból összevont kórus Kodály—Berzsenyi: *Magyarokhoz* című művét és az Internacionálét énekelte, amelyen közreműködött a vasutas-szakszervezet pécsi fúvószenekara is.

DOMBÓVÁR

424-es az emlékparkban



A vendégek megtekintik a mozdonyt

Zsúfolt volt a dombóvári Művelődési Ház nézőtere Dombóváron, a 32. vasutasnapi ünnepségen, ahol Kovács Sándor, az üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága titkára megnyitó szavai után *Harangozó László* üzemfőnök mondott ünnepi beszédet. Ismertette a dombóvári vasúti csomópont szolgálati főnökségeinek első félévi eredményeit, majd köszönetet mondott a végzett munkáért.

Ezután *Vidóczi László*, a városi tanács elnöke köszöntötte az ünneplő vasutasokat. Hangsúlyozta, hogy a vasutas dolgozók támogatása nélkül számos beruházás maradt volna el Dombóváron. Beszéde végén a tanács nevében „Dombóvár Város Díszes Címere” kitüntetést adta át Harangozó László üzemfőnöknek, valamint az üzemfőnökség párt- és szakszervezeti bizottságainak.

Dombóváron a vasutasnap megünneplésére már áprilistól készülődtek. Július 1-én indították a paksi múzeumba a régmúltat idéző két vontatott járművet, és kommunista műszak keretében kezdtek hozzá a 424—124 pályaszámú mozdony restaurálásához. Az emlékparkban kiállított, hajdan világhírű gőzmozdony a 32. vasutasnapon méltán reprezentálta a dombóvári vasúti csomópontot.

Napirenden

az ésszerű takarékosság

Berlinben tanácskoztak az európai szocialista országok vasutas-szakszervezeteinek képviselői

Az európai szocialista országok vasutas-szakszervezeteinek küldöttei június 21—25-e között Berlinben találkoztak, hogy kicseréljék tapasztalataikat az energiacsökkentés érdekében alkalmazott szakszervezeti munka módszereiről és formáiról. Ez a találkozó már a nyolcadik volt azoknak a rendezvényeknek a sorában, amelyeknek egyértelműen megfogalmazott feladata az volt, hogy a szocialista országok vasutas-szakszervezetei kölcsönösen tájékozódjanak egymás tevékenységéről.

A magyar delegáció tagjai

Kiemelt feladatok

„Mindannyiunk számára érvényes, hogy a legszorosabban össze kell kapcsolni a gazdasági és a társadalmi haladást a szocialista országok vezető pártjai által meghatározott célok elérése érdekében. Szakszervezeteinknek a gazdasági növekedés hajtóerőivé kell válnia s ebben egyik kiemelt feladat az ésszerű takarékosságra, valamint a hatékonyabb energia- és nyersanyag-gazdálkodásra való mozgósítás" — hangsúlyozta *Karl Kalauch*, az NDK Közlekedési és Távközlési Szakszervezetének elnöke, a rendezvény házigazdája.

A Német Demokratikus Köztársaság vasutas-szakszervezete delegációjának vezetője *Rudi Gunkel* előadásában rámutatott: *a szocialista országok tervgazdálkodásának egyik vívmánya, hogy a vasút irányítása és működtetése tervszerűen illeszkedik bele az össztársadalmi termelés folyamatába és ezáltal csökkenő szállítási ráfordítások mellett is objektíve nagy szállítási teljesítményre képes.* Az NDK népgazdasága például 1985-ig azt a célt tűzte maga elé, hogy 128-130 százalékkal növeli az ipari árutermelést. A vasút számára — amely a belvízi hajózás mellett a legkedvezőbb energiafogyasztású közlekedési eszköz — ez azt jelenti, *hogy egyrészt 13 százalékkal kell növelni a teherforgalmat, másrészt ezzel egyidejűleg 28 százalékkal kell csökkenteni az energiafelhasználást.* Ennek érdekében született meg az a döntés, hogy a közúti szállítás csökkentésével 30 millió tonna árut irányítanak át a vasútra. Ez valamivel több, mint az NDK vasútjának egy havi teljesítménye. Mivel a vasút jelenlegi anyagi-műszaki bázisa nem bővíthető, és újabb munkaerő sem áll rendelkezésre, *a vasút politikai és gazdasági vezetői felhívással fordultak a vasutasság minden rétegéhez*, hogy ötleteikkel, javaslataikkal segítsék elő a korántsem könnyű feladat végrehajtását. A felhívás jelentőségét a szakszervezeti csoportértekezleteken, bizalmigyűléseken tárgyalták meg és jelölték ki a feladatokat. Viszonylag rövid időn belül mintegy 500 javaslat futott be az illetékes szervekhez energiatakarékossági javaslat címen.

Természetesen a dolgozók alkotó kezdeményezéseinek és az erkölcsi-anyagi ösztönzés különböző formáinak alkalmazása mellett a szükséges szervezési, műszaki intézkedések sem maradtak el. Így például új technológiákat dolgoztak ki a be- és kirakodásoknál, gondosabban tervezték meg a teheráru áramlásának útját, bővítették az azonos útvonalon közlekedő bizonyos fajta tömegárut szállító célszerelvények számát stb.

Érdekes csehszlovák kezdeményezés

A csehszlovák delegáció az energiahelyzet súlyosságát hangsúlyozva a munkaverseny szerepét fejtette ki az energiatakarékosság területén. Az energiatakarékossági verseny alapgondolataként a *„havonta egy vonat, megtakarított energiával"* jelszót fogalmazták meg. A legjobb eredményt elérőket ingyenes üdülőbeutalóval jutalmazzák. A csehszlovák vasutak területén *„komplex ésszerűsítési brigádokat"* szerveznek, amelyek írásbeli megállapodást kötnek az üzemmel a különböző energiatakarékossági módszerek kidolgozására megfelelő anyagi ösztönzés mellett.

A vasúti szállítás energia felhasználásának az ország tüzelőanyag-energetikai mérlegében elfoglalt jelentős helyét emelte ki *Nyikolaj Lavrentyev*, a szovjet delegáció vezetője. Elmondotta, hogy a Szovjetunióban a vasúti szállítás évente közel 60 milliárd kWh villamosenergiát és több mint 32 millió tonna kőolaj egyenértékű üzemanyagot használ fel. A vasúti szállítás üzemeltetési költségeinek általános mérlegében az üzemanyagra és a villamosenergiára fordított költségek — csak a vasúti vontatás vonatkozásában — az összkiadások mintegy 15 százalékát és a mozdonypark üzemeltetési költségeinek több mint 40 százalékát teszik ki. Ebből következik, *hogy a villamosenergia és üzemanyagok racionális felhasználása, az ezek megtakarítására vonatkozó kutatás fontos népgazdasági érdek.* Az energia kiadások csökkentésének minden egyes százaléka az üzemeltetési költségek évi 15 millió rubel értékű csökkentéséhez vezet. Éppen a költségek nagysága és gazdasági jelentősége irányította a szovjet vasutasszakszervezet figyelmét is a villamosenergia és az üzemanyag racionális felhasználásának kérdéseire. A dolgozók kezdeményezéseit felkaroló vasutas-szakszervezet nagyarányú szervező munkát fejtett ki az energiatakarékossággal összefüggő újítások és ésszerűsítések minél gyorsabb bevezetésére.

Élenjárók iskolája

Az energiatakarékosság kiemelt helyet kapott a szocialista munkaverseny feltételei között, és számos kezdeményezés kiindulópontja lett. *Így például megszervezték az „élenjárók iskoláját", ahol a legjobb mozdonyvezetők oktatják a „rekuperációs" fékezés technikáját.* E módszernek köszönhetően a visszanyert villamosenergia menynyisége 1981-ben körülbelül 1,5 milliárd kWh-t tett ki. A Kelet-Szibériai Vasutaknál a mozdonyvezetők között verseny folyik a *„Villamosenergia- és üzemanyag-megtakarítás Mestere"* cím elnyeréséért. A Nyugat-Szibériai Vasutak novoszibirszki részlegének mozdonyvezetői vállalták, hogy a XI. ötéves tervben a teherszállítások teljes növekményéhez szükséges energiatöbbletet villamosenergia-megtakarításból biztosítják.

A lengyel és a bolgár küldöttség az energiatakarékosság főbb módszereit a szállítási módok helyes megválasztásában, a műszaki fejlesztésben és a szállítási folyamatok ésszerűsítésében látja. Véleményük szerint *a szakszervezet fő feladata ezen a téren az érdeklődés felkeltése, az újítómozgalom népszerűsítése, valamint az erkölcsi és az anyagi ösztönzés legjobb formáinak kidolgozása.* Az energiatakarékosságban kialakítandó kölcsönös érdekeltség alapján a mozdonyvezetők, forgalmi dolgozók és diszpécserek bevonásával számos helyen komplex brigádokat szerveztek.

A román közlekedési szakszervezet nagy felelősséggel igyekszik közreműködni az energiatakarékossági feladatok megoldásában. Számos kezdeményezést karoltak föl, így például bevezették a szakszervezeti csoportoknál a *„megtakarítási gyűjtőszámlát", a havonta egy vonat továbbítását megtakarított üzemanyaggal mozgalmat*, a vezetéstechnikai ismeretek alaposabb elsajátítását célzó intézkedéseket, az energiatakarékossági prémium bevezetését, amelynél a megtakarított energia értékének 30 százalékát használják fel ösztönzésre stb.

Azonos súllyal

A magyar küldöttség annak a véleményének adott hangot, hogy az el nem hanyagolható tudati tényezők mellett *a vontasási célú energia felhasználásában rendkívül nagy szerepe van a járművek műszaki állapotának.* Ezért a MÁV nagy súlyt fektet a mind korszerűbb diagnosztikai berendezések alkalmazására, a jobb alkatrészellátás és a műszerezettségre támaszkodó karbantartási, javítási tevékenységre.

A műszaki adottságok mellett közel azonos súllyal kell figyelembe venni a mozdonyvezetői és a forgalomirányítói tevékenységet, és e kettő összhangjának a feltételek adta optimális szintű megteremtését. Megfelelő normaértékek és ellenőrzési lehetőségek hiányában ezen a területen keletkeznek az energiapazarlás legnehezebben tetten érhető formái. A vasúti vontatás területén a tervszerű és takarékos energiafogyasztást eredményező üzemvitel és az erre ösztönző prémiumrendszer *csak korszerű, menetdinamikai és energetikai összefüggésekre épülő, az energiafogyasztást befolyásoló objektív tényezők hatását kellően kifejező és az üzem egészét átfogó, egységes energiagazdálkodási rendszer segítségével valósítható meg.* Szakszervezetünk központi, területi és alapszervezeteinél az energiamegtakarítással kapcsolatos mozgalmi munka érdekében járul hozzá a MÁV eredményeihez. Egy hálózati értékelés szerint a 12 százalékos energiamegtakarításból 8 százalék tekinthető a műszaki fejlesztésnek, 4 százalék pedig a vasutasok fegyelmezett munkájának.

A berlini konferencián részt vevő *bolgár, csehszlovák, lengyel, magyar, német, román és szovjet* küldöttek egybehangzóan eredményesnek értékelték a szocialista országok vasutas-szakszervezetei között kialakult rendszeres konzultációknak ezt a formáját és a továbbfejlesztése mellett foglaltak állást. Egyetértettek abban is, hogy a szocialista munkaverseny tapasztalatainak kicserélése, a jó módszerek átadása valamennyi ország számára hasznos lehet, ha azokat az adott ország sajátosságaihoz igazítva alkalmazzák. A delegáció tagjai kifejezték meggyőződésüket, hogy a szocialista munkaverseny akkor eredményes, és akkor jár kiemelkedő sikerekkel, ha a dolgozók világosan látják feladataikat és jól értik a politikai jelentőségét annak, amit csinálnak.

Baranyai Zoltán

A kétoldalú kapcsolatok jegyében

Tapasztalatcsere-látogatáson a Szovjetunióban

A szovjet vasutas-szakszervezet meghívására szakszervezetünk képviseletében — július 5-től 9-ig — háromtagú delegáció tartózkodott a Szovjetunióban. A küldöttséget *Tolnai Ildikó*, szakszervezetünk központi vezetőségének a titkára vezette. Tagjai voltak: *Szádóczky István*, a központi vezetőség közgazdasági bizottságának vezetője és *Pásku Jenő*, a vasutas-szakszervezet munka- és környezetvédelmi osztályának helyettes vezetője.

A látogatás célja a kétoldalú kapcsolatok ápolása, a két szakszervezet közötti együttműködés kiszélesítése. Megbeszélést folytattak többek között a szovjet vasutas-szakszervezet központi bizottságának elnökével, titkárával és két osztályvezetőjével. A tárgyalásokon szó volt többek között a szakszervezeteink közötti kapcsolatokról, a határmenti munkaverseny tapasztalatairól és a szovjet vasutas-szakszervezeti központ apparátusának munkamódszeréről.

Küldöttségünk látogatást tett *Ogyesszában* is, ahol a vasutas területi szakszervezeti bizottság vendégeként tanulmányozta a szakszervezet termelést segítő tevékenységét, *majd megtekintették az Iljicsovszk Paromnaja, Fekete-tengeri átrakó állomáson folyó munkát. Ogyesszában meglátogattak egy átadás előtt álló, 330 személyes, 14 emeletes egészségügyi utókezelő szanatóriumot.* A vendéglátók a helyszínen tájékoztatták küldöttségünket a területi bizottsághoz tartozó vasutasok egészségügyi ellátásáról, a foglalkozási ártalmak kezeléséről és az üdülési lehetőségekről. Az új szanatórium háromhetes váltásokban fogadja a gyógyításra szorulókat. Az intézmény korszerű berendezései és a kellemes környezet segíti majd a beteg vasutasok gyógyulását.

ZÁHONY

Szovjet és csehszlovák vasutasok az ünnepség vendégei között

Záhonyban július 10-én, szombaton emlékeztek meg a 32. vasutasnapról. A ZVSC-sportpályán rendezett ünnepségen megjelent *Cs. Nagy István*, a megyei pártbizottság osztályvezetője, s ott voltak a *szovjet* és a *csehszlovák* vasutasok képviselői is.

Az ünnepség előadója *Lakatos András*, a megyei tanács elnökhelyettese volt, aki méltatta az átrakókörzetben dolgozó közel 7 ezer vasutas munkáját. Mint mondotta, a legfontosabb feladat a Szovjetunióból érkező kombájnok, egyéb mezőgazdasági gépek, különféle termékek és nyersanyagok átrakása, s rendeltetési helyükre történő elküldése.

A szovjet és csehszlovák vasutasok képviselői is köszöntötték az ünneplő magyar kollégákat, további jó eredményeket kívántak a munkában.

A vasutasnap alkalmával az üzemigazgatóság dolgozói közül többen részesültek különböző kitüntetésben, elismerésben.

Fotókiállítás Szegeden

Részlet a kiállításról
(Schimpl Ferenc felvétele)

A 32. vasutasnap tiszteletére a szegedi területi szakszervezeti bizottság, a vasutas művelődési ház és az igazgatóság fotóköre pályázatot hirdetett azzal a céllal, hogy lehetőséget adjanak a vasutas fotósoknak környezetük bemutatására. A pályázatot két kategóriában — a vasutat és a vasutasok munkáját, életét bemutató, illetve általános témában — hirdették meg.

A szegedi igazgatóság első vasutasnapi fotópályázatára 22 fotóstól 265 fekete-fehér és 10 színes kép érkezett, melyből a zsűri 116 képet fogadott el. A legsikeresebb felvételeket díjazták.

A vasúti kategóriában az első díjat *Nagy József* (Szeged, MÁV Igazgatóság) érdemelte ki a vasutat bemutató képkollekciójáért. Második díjat kapott *Szabó József* (Kiskunhalas KÜF) *A múltidéző kerék*, és *Varga Imre* (Kecskemét KÜF) *Segédmunkás* című képéért. Az igazgatóság szb. különdíját *Kovács Lajos* (Mezőtúr VVF) vasútvillamosítást bemutató képe, a szegedi üzemfőnökség különdíját pedig *Csikesz Gábor* (Szeged KÜF) *A tizenhatodik órában* című képe nyerte el.

Általános témában első díjat kapott *Varga Imre* (Kecskemét KÜF) képkollekciójáért, második díjat *Nagypál Ferenc* (Szentesi Építési Főnökség) *Téli Kőröstorok* című képe kapott. Elismerő oklevélben részesült *Kiss II. László* (Kiskunhalas KÜF) és *Novák András* (Békéscsaba KÜF).

A pályázat legjobb képeiből július 7-én kiállítás nyílt Szegeden, az SZVSE sportcsarnokban. Megnyitót *dr. Lugosi József*, a területi szakszervezeti bizottság titkára mondott. Elismerően szólt a dél-alföldi vasutasok fotósikereiről. Hangsúlyozta, hogy ez a kiállítás is jó példa a megnövekedett szabad idő hasznos eltöltésére, a dolgozók széles körű érdeklődésének, művészetének bemutatására.

(Gellért)

Szellemi vetélkedő

A pécsi területi szakszervezeti bizottság Pécsett rendezte meg az üzemfőnökségi szakszervezeti vetélkedők döntőjét.

A főbizalmi-bizalmi-gazdasági vezető felállású szellemi erőpróba írásbeli és szóbeli versenyanyagát, az igazgatósági szakszervezeti bizottság és szakelőadók bevonásával állították össze: *a bizalmi jog- és hatásköre, munkavédelmi és munkajogi kérdésekből.* Az elért pontszámok alapján első a pécsi, második a kaposvári, harmadik a dunaújvárosi üzemfőnökség, negyedik a pécsi pályafenntartási főnökség.

A helyezést elért csapatokat a területi szakszervezeti bizottság pénzjutalomban részesítette.

★

Június 23-án, a szolnoki vasutasok művelődési házában rendezték a villamosmozdonyvezetők országos szellemi vetélkedőjét. A versenyre abból az alkalomból került sor, *hogy fél évszázaddal ezelőtt helyezték sínekre az első magyar villamos mozdonyt, Kandó Kálmán mérnök zseniális találmányát, amely a V—44-es jelet viselte.*

A vetélkedőn 18 háromtagú csapat vett részt. A szellemi tornán szakmai és politikai feladatok egyaránt szerepeltek. A legjobbnak Szolnok I. csapata bizonyult. A második helyet Szolnok II. együttese szerezte meg, míg a harmadik helyen a Budapest Keleti pályaudvar kollektívája végzett.

Szocialista brigádvetélkedő

Fél éven át tartott az írásbeli vetélkedő a záhonyi üzemigazgatóság területén. Végül is a döntőbe 17 szocialista brigád jutott be. A vetélkedő hat fordulóból állt. A végső sorrend megállapítása gondot okozott a zsűrinek, mivel három csapat ért el egyformán 49-49 pontot. Diafilmek felismerésével — a festmények megnevezésével — dőlt el a sorrend.

Első helyezést ért el a *dr. Csanádi György* szocialista brigád. A kollektíva az üzemigazgatóság forgalomellenőrző csoportjának dolgozóiból tevődik össze. Tagjai: *Gál Sándor* brigádvezető, *Velencei Vladimir, Kovács József, Dancs Lajos, Szőgyényi Bertalan.* Második helyen a gépesített rakodási főnökség *Forgácsoló* brigádja, míg a harmadik helyezett az üzemigazgatóság *Baross Gábor* brigádja lett.

Az első négy helyezett brigád júliusban kétnapos északmagyarországi körútra utazik. A további helyezettek értékes jutalmat kaptak.

Sikeres évet zárt a hatvani vasútforgalmi szakközépiskola

Négy évvel ezelőtt nyitotta meg kapuit *Hatvanban* a Vasútforgalmi Szakközépiskola. Az idén 24 fiatal fejezte itt be tanulmányait. Közülük 17-en kötöttek szerződést a vasúttal. A szakközépiskola végzősei Szolnok, Pest, Nógrád és Heves megyéből jöttek Hatvanba. Valamennyien a hatvani és füzesabonyi üzemfőnökség területén helyezkednek el a forgalmi és kereskedelmi szakszolgálatnál.

A miskolci igazgatóság szocialista szerződésben vállalta az iskola patronálását. A szaktanárokat a hatvani körzeti üzemfőnökség biztosította. A miskolci igazgatóság személyzeti és oktatási osztálya a legjobb tanulóknak könyvjutalmat, *Bálint Zsoltnak* pedig kiemelkedő tanulmányi eredményéért 1500 forint pénzjutalmat adott.

A Vasútforgalmi Szakközépiskola első évfolyamára ismét háromszoros a túljelentkezés.

Szücs Ferenc

Szombathely

A munkahelyi olimpia területi döntői

A 32. vasutasnap jegyében július 3-án és 4-én *rendezték meg Szombathelyen a munkahelyi olimpia területi döntőit.* A csapatok s az egyéni versenyzők a munkahelyi, majd a csomóponti és üzemfőnökségi csatározások legjobbjai közül kerültek ki.

A Haladás VSE pályáin, illetve a Haladás Művelődési Házában lebonyolított játékokon az alábbi eredmények születtek.

Kispályás labdarúgás: 1. Szombathelyi KÜF, 2. Zalaegerszegi KÜF, 3. Veszprémi KJF, Tenisz: 1. *Hancz György*. 2. *Ambrus József* (mindketten járműjavító), Asztalitenisz csapat, férfiak: 1. Szombathely BFF, 2. Szombathely járműjavító, 3. Celldömölki KÜF. Egyéni, férfiak: 1. *Tihanyi Dezső*, Számítástechnikai központ, 2. *Hajdú Ferenc*, Járműjavító, 3. *Baják András*, Számítástechnikai központ. Egyéni, nők: 1. *Bodorkós Istvánné*, 2. *Buczugi Mária*, 3. *Kajcsos Edit*. (Mindhárman járműjavító). Sakk csapat: 1. Járműjavító. Egyéni: 1. *Piskor István*, 2. *Kovács István* és *Elek László*, 3. *Tóth Zoltán* (valamennyien járműjavító).

A teke területi döntőit egy későbbi időpontban Sopronban játsszák le.

Sz. J. I.

AZ SZVSE KUPÁÉRT

Nemzetközi sakkverseny Szegeden

A Szegedi VSE egyik legeredményesebb szakosztálya a sakkozóké. Évek óta az OB II-ben szerepelnek, s nem is akárhogyan. Jelenleg, a Keleti csoport második helyét foglalják el. A bajnokságban való szereplés mellett a közelmúltban, június 14—24. között Szegeden rangos nemzetközi versenyt rendeztek. Az SZVSE Kupáért folyó versenyt az idén harmadszor rendezték meg azzal a céllal, hogy versenyzőiknek alkalmat adjanak magasabb szint elérésére, a pont gyűjtésre és a sakkbarátság ápolására. A versenyen a magyarokon kívül jugoszláv, román, lengyel és NDK-beli sakkozók vettek részt.

A tíznapos versenyt körmérkőzéses formában, két csoportban bonyolították le. Eredmények: A csoport (mesterjelöltek) 1. *Dobos József* (Honvéd Mereszjev) 8 pont; 2. *Stevan Barbulovic* (Szabadka) 8 pont; 3. *Borsi Imre* (PMSC) 7,5 pont; 4. *Papp László* (SZVSE) 7,5 pont; 5. *Magyar János (SZVSE)* 7,5 pont; 6. *Dr. Berecz Árpád* (SZVSE) 7 pont. A B csoport (I. o. versenyzők) győztese a lengyel *Maciejwojtczak* lett. E verseny is bizonyította, hogy az SZVSE Kupa küzdelmei évről évre színvonalasabb és egyre inkább nemzetközi rangúvá válik.

Gellért József

HAT SPORTÁGBAN

Területi döntő Nagykanizsán

A pécsi igazgatóság területén egész évben folyó tömegsportrendezvények döntőjét rendezték meg július 3—4-én Nagykanizsán. A kétnapos találkozón hat sportágban 115 versenyző vett részt.

A kispályás labdarúgás a MÁV NTE sportpályán, míg az asztalitenisz és sakk a sportcsarnokban bonyolódott le. Kispályás labdarúgásban *Dombóvár* csapata végzett az első helyen, második *Pécs*, harmadik *Nagykanizsa* csapata.

Asztalitenisz-csapatban a férfiaknál *Dombóvár*, *Pécs* és *Nagykanizsa* a sorrend. Női csapatban első *Pécs*, második *Nagykanizsa*, harmadik *Bátaszék* lett. Férfi egyéniben 1. *Bodó Sándor*, 2. *Kalmár Géza*. 3. *Galambos László*. Női egyéniben 1. *Mózes Ilona*, 2. *Bogolin Csabáné*, 3. *Ascher Júlia*.

Sakkcsapatban első *Nagykanizsa*, második *Pécs*, harmadik *Dombóvár*. Egyéniben 1. *Traub Sándor*, 2. *Kovács János*, 3. *Riszt Ferenc*.

Az összesített pontversenyben *Nagykanizsa végzett az első helyen 61 ponttal. Pécs 60, Dombóvár 45, Kaposvár 25, Bátaszék 20, Dunaújváros csapata 8 pontot szerzett.*

A győztes és helyezett csapatoknak és egyéneknek *Betlen István*, a pécsi területi szakszervezeti bizottság munkatársa adta át az oklevelet és tárgyjutalmakat.

Öreg fiúk teniszbajnoksága

A BVSC Tatai úti tenisztelepén az idén is megrendezték az öregfiúk nemzetközi páros teniszbajnokságát. A részvevőket Szemők Béla, a vasutas-szakszervezet titkára üdvözölte. Utána a sorsolás szerint kezdetét vette a párosok küzdelme

(Tenta György felvétele)

Tömegsport Vándorkupa

Az idén, június 26-án a miskolci építési főnökség szakszervezeti bizottsága rendezte a tiszántúli építési főnökségek és üzemek *Tömegsport Vándorkupa* versenyét.

A sorrendben hatodik rendezvényen négy sportágban — kispályás labdarúgás, asztalitenisz, sakk és lövészet — öt csapat, mintegy 120 versenyzője mérte össze tudását. A sportrendezvényeknek az MVSC sporttelep adott otthont.

Az elért eredmények alapján a következő sorrend alakult ki: 1. Jászkiséri Építőgépjavító üzem, 2. Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem, 3. Miskolci Építési Főnökség, 4. Debreceni Építési Főnökség, 5. Szentesi Építési Főnökség.

A díjakat *Töllyné Pogács Rózsa*, az építési főnökségek szakszervezeti bizottságának titkára adta át.

Szocialista brigádok a közösségért

A hódmezővásárhelyi pályafenntartási főnökségen 14 szocialista brigád dolgozik 164 taggal. A brigádok tevékenyen részt vállalnak a főnökségre háruló feladatok megvalósításából. Társadalmi munkaakciókat is gyakran szerveznek. Az idén, eddig két alkalommal áldozták fel szabadnapjukat és dolgoztak a közösségért. *A kommunista műszakon talpfát cseréltek, kitérőlekötést, kitérőcsere utáni anyagrendezést, selejtezett vágány bontását végezték el.* A mezőhegyesi főpályamesteri szakasz kollektívája teljes létszámmal bontotta a százéves Belsőperegpuszta állomás leselejtezett vágányát. A műszakok után járó 26 ezer forintnyi bérüket az igazgatóság lakásépítési alapjára és a vasutas rokkantak javára utalták át.

De nemcsak munkahelyükön, hanem azon kívül is elismerésre méltóan tevékenykednek. Több brigádjuk óvodával, iskolával és más gyermekintézményekkel tart kapcsolatot, azokat rendszeresen patronálja. E tevékenységüket az igazgatóság, a patronált intézmények, és a helyi tanácsok vezetői messzemenően elismerik. A tótkomlósi Tanács a *Béke*, a csorvási községi Tanács *a Dózsa* szocialista brigád részére adományozott, a község érdekében kifejtett kimagasló társadalmi tevékenységükért, elismerő emlékplakettet.

A közösség érdekében végzett munkáért *Szalma Kálmán* előmunkás Kiváló Társadalmi Munkáért kitüntetést, *Kőszegi József* pályamunkás Békés megye fejlesztéséért kitüntető jelvényt kapott. *Bakos Pál* vonalgondozó pedig június 29-től kéthetes jutalomutazáson vett részt a Szovjetunióban.

G. J.

Casale-Monferatóban

Világbajnoki hatodik helyezés

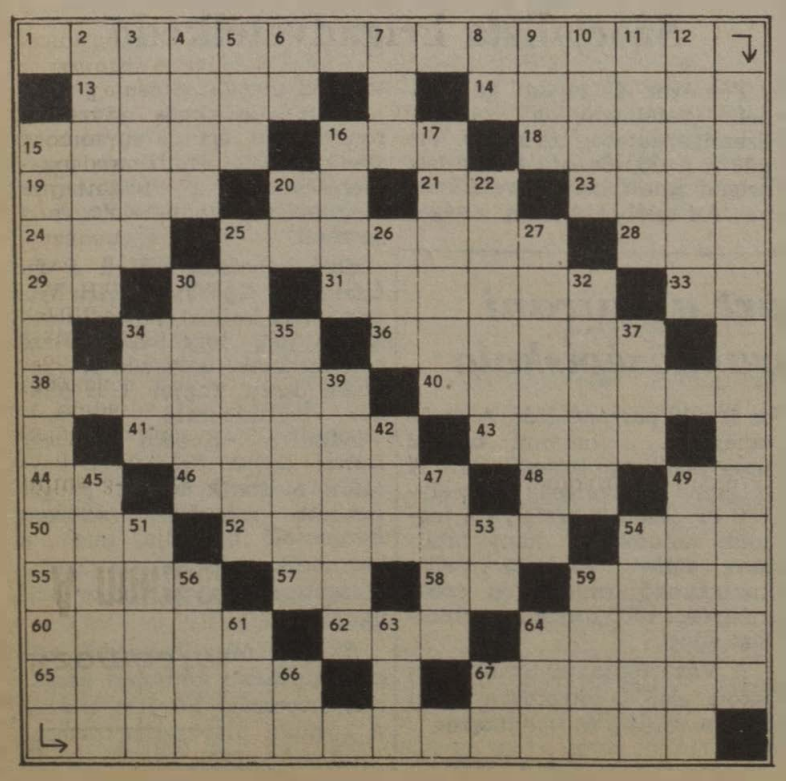
Július 3-án és 4-én rendezték meg az olaszországi *Casale—Monferatóban* a motorcsónak-világbajnokságot az SD. kategóriában. A kétnapos versenyen olasz, svéd, finn, jugoszláv, csehszlovák, NSZK-versenyzők és *dr. Kovács Ferenc*, a Váci Vasutas SE motorcsónak-szakosztály sokszoros magyar bajnoka indult, a Magyar Motorcsónak Szövetség küldötteként.

Az SD kategóriában a világbajnokságot a sokszoros Európa-bajnok Alberto Albani nyerte. *Dr. Kovács Ferenc a 6. helyen végzett* és értékes nívódíj jutalmazásban részesült.

Pintér Lajos

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: A vezetők figyelmébe ajánljuk. (Folytatása a 15. függőlegesben.) 13. Egyszerű gép. 14. Katonái. 15. Együttjár a tisztasággal. 16. Nagyapa. 18. A hely, ahol lakom. 19. Becézett női név. 20. Álom szélei. 21. Hangtalanul vág. 23. Benn, keverve. 24. A hét vezér egyike. 25. Szemüveg. 28. Vajon ló? 29. A mai napon. 30. Igevégződés. 31. Nagy Károly híres lovagja. 33. Azonos betűk. 34. Kérdőívre írják. 36. Tűzszerész, aknász (francia). 38. Trondhjem norvég város neve a középkorban. 40. Eredményes. 41. Vízi növényszövedék, névelővel. 43. . . . István, (1825—1908) magyar származású olasz szabadsághős. 44. Alom magánhangzói. 46. Vissza: kirakójáték. 48. Numero. 49. Téli sport. 50. Ni. . ., semmi. 52. . .túra, gyógykezelés tűszúrásokkal. 54. Keserv. 55. Az eső teszi. 57. A. E. 58. Gazdasági bizottság. 59. Jövendőlőt. 60. Ilyen teher alá ne állj. 62. Oroszlán név. 64. Kumisz. 65. Jenki. 67. Vegyes könnyű műsor (ék. hiány).



Függőleges: 2. Olasz város. 3. Vedd fel. 4. Vissza, idegen női név. 5. A 3. sor vége. 6. Gyökér. 7. Hajdú megyei község. 8. Kettősbetű. 9. A. E. C. 10. . . .olin, bő szoknya. 11. A Nyemen alsó folyása. 12. A görög mítosz több hősének neve. 16. Szibériai folyó. 17. Az ellipszishez hasonló zárt görbe. 20. Az okozat szülője. Az USA egy állama. 32. Spanyol folyó. 34. Becézett női név. 35. Régente a hangnem alaphangja volt. 37. Azonos betűk. 39. Aba . . . magyar király. 42. Táncot lejt. 45. Visszza: sérülés, sérelem (latin). 47. Az üveg zárja. 49. Ilyen had is van. 51. . . . Carolus (1707—1778) svéd természettudós. 53. Nemzeti Bajnokság. 54. Szabolcs megyei község. 56. Kilogramm, kétszer is. 59. Hát ez nem szűk. 61. Kitűnőek. a végén. 63. Talajművelő eszköz. 64. Dal fordítva. 66. Ernyő szélei. 67. Kedd, fele.

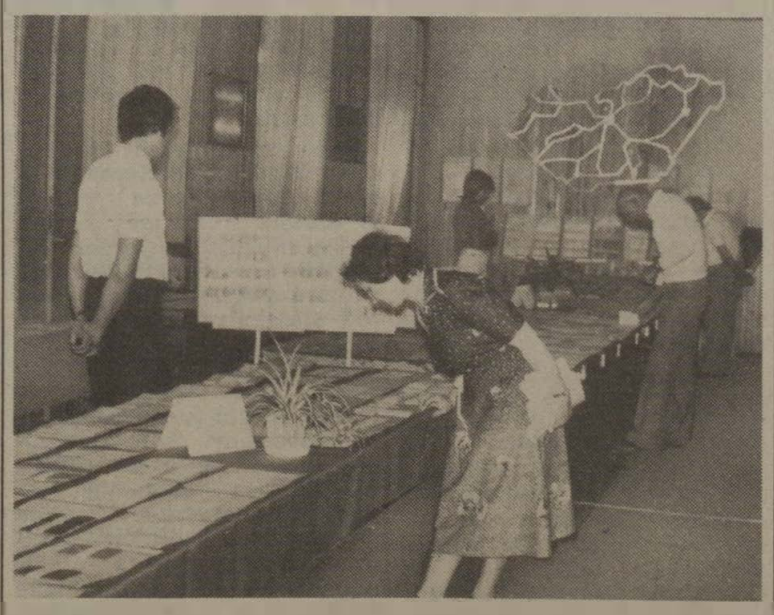
Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a 15. függőleges.

Beküldési határidő: 1982. augusztus 12. A megfejtéseket szerkesztőségünk címére kérjük küldeni!

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A munkában tanúsított felelősségtudat erősítése.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 1982. évi 13. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Vass István, Kisterenye Bajcsy Zs. u. 9.; Bódis Imre, Várpalota Rákóczi u. 15.; Molnár Lászlóné, Petneháza Kossuth u. 110.; Nyéki Károly Mátészalka Dózsa Gy. u. 4.; Erdei József, Tamási Bocskai u. 3.

Menetjegy kiállítás



A Központi Számviteli Hivatal ötszörös aranykoszorús Felszabadulás szocialista brigádja a 32. vasutasnap alkalmából 1910-től napjainkig használt vasúti jegyekből és arcképes igazolványokból kiállítást rendezett a MÁV Vezérigazgatóság földszinti tanácstermében. Az érdekes kiállítás, melyet több százan tekintettek meg, Szomjas Lászlóné brigádvezető és a kollektíva szorgalmát, leleményességét dicséri.

(Laczkó Ildikó felvétele)

HÍREK

— **Szőnyegkiállítás.** A nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Ház szőnyegkiállítást rendezett a vasútállomás kultúrvárótermében. Az értékes szőnyegeket a MÁV Tüdőgyógyintézetének betegei készítették.

— **Szellemi vetélkedő.** A 32. vasutasnap tiszteletére szellemi vetélkedőt rendeztek Győrben, amelynek döntőjén kilenc csapat vett részt. A csapatok tagjai munkavédelmi, szakmai, valamint a Szovjetunió és a Fáklya folyóiratokból összeállított kérdésekre válaszoltak.

— **Nyugdíjas-találkozó.** Július 14-én a szombathelyi igazgatóság nyugdíjas alapszervezeteinek 30 főbizalmijával és bizalmijával találkozott dr. Horváth Lajos vasútigazgató és Hajas Endre tszb-titkár. A találkozón a nyugdíjasokat érintő kérdésekről beszélgettek.

— **Kirándulás.** A miskolci Járműjavító Üzem szakszervezeti bizottsága július 17-én autóbuszos kirándulást szervezett, amelyen kétszázan vettek részt. Megtekintették többek között a Jósvafő—Aggteleki barlangot, Keleméren a Tompa Mihály Múzeumot, és sétát tettek a rakacai tónál.

— **Népszava-ankét.** Július 23-án Szentesen, a vasutasok művelődési házában Népszava-ankétot rendeztek, amelyen 130 vasutas vett részt. A lapkészítéssel kapcsolatos munkáról Sztankay József újságíró adott tájékoztatást, majd Horn Gáborral, a Népszava Lap- és Könyvkiadó szervezési osztálya vezetőjével közösen válaszoltak a kérdésekre.

— **Kihelyezett értekezlet.** A hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottsága a közelmúltban kihelyezett szb-értekezletet tartott Jászboldogházán, az V-ös főpályamesteri szakaszon. A résztvevők megtárgyalták többek között a szocialista brigádmozgalom eredményeit és a munkavédelmi helyzetet.

— **Nyugdíjasok taggyűlése.** A közelmúltban tartotta évi taggyűlését a pápai nyugdíjascsoport. Gartner Ferenc, a csoport elnöke számolt be az elmúlt évben végzett munkáról és a legfontosabb teendőkről. A taggyűlésen felszólalt Mózes Károly állomásfőnök is.

— **Előadás.** A hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség dolgozóinak a balesetek kártérítésével kapcsolatos jogi szabályokról tartott előadást dr. Kölcsey István, a miskolci igazgatóság jogásza.

— **Munkavédelmi vetélkedő.** A miskolci járműjavító szakszervezeti bizottsága április elején munkavédelmi vetélkedőt indított. A szocialista brigádoknak három hónapon át különféle feladatokat kellett megoldaniuk. Az induló 32 brigádból a legjobb 21 vehetett részt a szóbeli döntőn, amelyet július 6-án, az üzem éttermében rendeztek. Az első három helyezett csapat a vasutasnapi ünnepségen pénzjutalmat kapott.

Lövészverseny

A sátoraljaújhelyi pft-főnökség, a helyi MHSZ MÁV Honvédelmi Klub segítségével, a 32. vasutasnap tiszteletére *kispuska lövészversenyt rendezett* a főpályamesteri szakaszok között. A versenyre a főnökség huszonhárom szocialista brigádja nevezett be.

A verseny egyéni és csapatgyőzteseit oklevéllel jutalmazták, a győztes csapat pedig egy évig őrizheti a szakszervezeti bizottság által adományozott vándorkupát.

HALÁLOZÁS

Kerepesi László, a MÁV Nyugdíj Hivatal folyósítási osztályának vezetője, július 14-én, 51 éves korában váratlanul elhunyt. Szorgalmas, segítőkész vezető, társadalmi munkás hagyta el sorainkat, olyan ember, aki a nyugdíjasok ügyeivel való foglalkozást mindennél fontosabbnak tartotta. Temetése: augusztus 5-én, 11.30 órakor lesz a rákoskeresztúri Újköztemetőben.

Köszönetnyilvánítás

Köszönetet mondunk mindazoknak, akik drága férjem, édesapánk, Maczkó István elhunytával utolsó útjára elkísérték, részvétüket fejezték ki, fájdalmunkban osztoztak.

A gyászoló család

Lakáscsere

Elcserélném 68 négyzetméteres tanácsi, két szoba, plusz személyzeti, komfortos udvari, napos lakásomat kisebb méretű MÁV-bérlakásra vagy tanácsira. Érdeklődni lehet: Baranyai, 326-900 154 mellék.

Elcserélném Kőbánya, Harmat u. lakótelepen. IV. emeleti 54 négyzetméteres, kétszobás, telefonos panellakást vasutas dolgozóval egy szoba komfortos, illetve garzon tanácsi lakásra Budapest területén. Levélcím: Budapest, Egressy u. 133. sz. I. 2. 1141. Krajnovics Márton.

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvarnál levő kétszobás, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat hasonló méretű kertes, vagy kert nélküli nagyobb lakásra. Érdeklődni telefonon: 10-28.

Elcserélném nagyméretű másfél szobás, földszintes, komfortos, családiház-jellegű MÁV-bérlakásomat MÁV-dolgozóval tanácsi lakásra. Horváth, Budapest, Pf. 32. 1387.

Elcserélném egyszobás fürdőszobás, kertes, földszinti MÁV-bérlakásomat Budapest területén levő lakásra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni az esti órákban: Budapest, XV., Csanádi u. (volt Wesselényi) 15/2.

Elcserélném egy szoba komfortos, 35 négyzetméteres, gázfűtéses, félemeleti, budai MÁV-mérlakásomat vasutas dolgozóval tanácsi, vagy saját tulajdonú lakásra, házra, lehet Pest-környéki is. Érdeklődni lehet: 8—20 óra között a 363-260 telefonszámon.

Elcserélném egy szoba, két félszobás, összkomfortos, erkélyes MÁV-bérlakásomat kétszobás tanácsi bérlakásra, lehetőleg régi típusúra. Érdeklődni lehet: reggel 8—9 óra között a 428-545-ös telefonszámon.

MAGYAR VASUTAS

a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Budapest, VI., Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229-872
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lap- és Könyvkiadó
1139 Bp. XIII., Váci út 73.
Telefon: 497-950
Levélcím: 1553 Budapest, pf. 43.
ISSN 0460—6000
Felelős kiadó:
dr. Jandek Géza igazgató
Előfizetési díj egy évre: 34 forint
Egyszámlaszám: MNB 215—51638
'82—3259. Szikra Lapnyomda. Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVI. ÉVFOLYAM, 16. SZÁM ÁRA: 1,30 FORINT 1982. AUGUSZTUS 9.

Az idősekért

Kommunista műszak

Az idősek nemzetközi éve alkalmából a kisújszállási pályafenntartási főnökség *kommunista műszakot szervezett*, amelyen 196-an összesen 1570 órát dolgoztak. Többek között talpfát, betonaljat és síneket cseréltek.

A műszakért járó 33 ezer forintot a főnökség területén működő nyugdíjas alapszervezetek részére adták át az idei vasutasnapon. A kisújszállási alapszervezet 16 ezer, a püspökladányi 10 ezer, a bárándi pedig 7 ezer forintot kapott. A pénzt majd kirándulásra, kulturális programok, nyugdíjas találkozók szervezésére és segélyezésre fordítják.

Hétvégi ház összefogással

A sátoraljaújhelyi pft. főnökség dolgozói társadalmi munkában hétvégi házat építenek. A régebbi, kenézlői Tisza-parton levőt a Bodrogközi kisvasút megszűnése és a Tisza szabályozása miatt le kellett bontani.

Sárospatakon már befejezéséhez közeledik az új hétvégi ház építése. A szocialista brigádok terepet rendeztek, kerítést építettek, kábelárkot ástak és egyéb szakipari munkát is elvégeztek. Sportolásra alkalmas pályákat is építenek majd.

Egy napot Pécsért

Pécs város Tanácsa minden évben meghirdeti az *Egy napot Pécsért* társadalmi munkaakciót. Az 1981. évi munkáért a közelmúltban tüntették ki a szocialista brigádokat és az egyéneket.

A vasutasok közül Aranyplakettet kapott *Regényi Bars*, a pécsi vontatási üzemegység Baross Gábor szocialista brigádjának a tagja. Ezüst plakettet tizenegy, bronz plakettet harminc vasutas kapott.

Aranydiplomát öt, ezüstöt egy, bronzot két brigád kapott. Az elismeréseket, Pécs állomás szocialista brigádjainak *Dömé János* állomásfőnök, a vontatási szocialista brigádoknak *Sárdi Jenő* műszaki üzemfőnök-helyettes adta át.

BETARTOTTÁK A HATÁRIDŐT

Záhonyban üzembe helyezték az R-32-es számítógépeket

Július végén a számítástechnika záhonyi történetében fontos eseményre került sor. A lengyel szakemberek 72 órás folyamatos próba után *július 22-én átadták azt a két R—32 típusú számítógépet*, amely lehetővé teszi az adatfeldolgozás gépesítését, az átrakás és a körzeti irányítás javítását a számítástechnika eszközeivel.

A számítógépek szerelését februárban kezdték el. A Wroclawból érkezett szakemberek, a MERA—ELWRO cég dolgozói, a számítástechnikai üzem dolgozóival együtt a műszaki telepítés mellett az ellenőrző programok próbáit is folyamatosan végezték. *A próbaüzem során a műszaki eszközök tesztjei sikeresen zajlottak le*, a programoknál pedig azt is vizsgálták, hogy az egyes állomásokra, átrakodóudvarokra kihelyezett terminálok, adatfeldolgozó gépek hogyan kapcsolódnak a nagy egységhez.

Az üzembe helyezést követően a záhonyi automatizált irányítási rendszer működéséhez szükséges programok kidolgozása elkezdődhetett. Az év utolsó két hónapjában pedig az adatfeldolgozás párhuzamosan folyik a hagyományos módszerekkel, hogy jövőre már a számítógéppel történjen az átrakókörzetre vonatkozó összes adat tárolása és feldolgozása.

Az R—32 típusú számítógép a szocialista országok közötti egységes számítógép rendszeren belül közepes nagyságú. Jelenleg Magyarországon négy üzemel belőlük. Záhonyban a biztonság miatt — mivel 24 órás üzemelés szükséges —, szereltek be kettőt.

A számítástechnika az átrakókörzetben egyszerre segíti a tervezést, az irányítást és ellenőrzést. *Ma már 80 féle kimutatást készítenek 30 munkakör számára.* Előnye, hogy ezzel javítani lehet a vasúti kocsik kihasználtságát, a kocsiforduló idő csökkenthető, a gazdaságos üzemhez megbízható adatokat szolgáltat.

A gépek üzembe helyezésére folyamatosan készültek a számítástechnikai üzemben, ahol ma már száznál többen dolgoznak. A teljes létszám 148 lesz. A műszakiak, programozók, és kezelők kiképzése már 1981-ben megkezdődött. Záhonyban, Budapesten és Wroclawban összesen 42 különféle tanfolyamon vettek részt.

L. B.

Utazik a barack, a dinnye

Ilyenkor nyár derekán, a ceglédi üzemfőnökség állomásain igazi csúcsforgalom van. Több a munka, hiszen ezen a vidéken sok ízletes gyümölcs terem, amelyből külföldre is szállítanak. A ceglédi állomáson kellemes barackillatot terel a szél.

— *Most kezdődött a sárgaés az őszibarack, valamint a görögdinnye szezon* — mondja *Cseh Benő*, a körzeti üzemfőnökség vezetője. — *Dinnyéből sokat szállítunk Csehszlovákiába és az NDK-ba.*

— Melyek a legnagyobb szállíttató vállalatok?

— A Közép-Magyarországi Pincegazdaság, a Fűrész és Hordóipari Vállalat, a Terményforgalmi Vállalat és a MÉH. A borszállítmány havonta eléri a kétezer tonnát. Faáruból általában 1200, gabonából hatezer, húsipari készítményekből nyolcezer, ócskavasból pedig hat-hétezer tonnát szállítunk egy hónap alatt.

— Milyen a kapcsolat a legnagyobb fuvaroztató vállalatokkal?

— A folyamatos rakodás és szállítás érdekében jó kapcsolatokat alakítottunk ki a fuvaroztatókkal. Az igényeket kölcsönösen igyekszünk kielégíteni. *Ennek a jó összhangnak köszönhető, hogy júliusban csak 300 ezer forint kocsiálláspénzt fizettek a vállalatok.* A közúti gépellátó pedig már több hónapja egyetlen fillért sem fizetett késedelmes rakodás miatt.

— Vannak-e áruszállítási gondjaik?

— *Cegléd állomáson a havi árufeladás elérte a 18 ezer tonnát.* Ez háromezerrel több a szokottnál. Több vállalatot arra kérünk, hogy áruikat lehetőleg Pilisen adják fel. *Ezáltal Cegléden csökken a zsúfoltság, könnyebb az elegyrendezés.* Az utóbbi hónapokban Monoron is megduplázódott az árufeladás. Feladatunkat nehezíti az is, hogy a morágyi alagút építése miatt Dombóvárról ide irányított szerelvényeket nekünk kell rendezni. Ez napi 120 kocsi többletet jelent. Mindemellett munkaerőhiánnyal is küzdünk.

— Cegléden a személyszállítás is sok feladatot ad a vasutasoknak. Naponta 40 ezer ember utazik Budapestre és vissza.

— A személyszállítás zavartalanságát elsődlegesnek tartjuk. Pilis állomáson tizenhárom községből érkező utasok szállnak vonatra. *Ilyenkor nyáron a legtöbb gondot a mozdonyok kiállítása okozza.* Másfél hónappal ezelőtt bevezettük az úgynevezett személyvonati mozdonyügyeletet. Ennek célja az, hogy megszervezze a mozdonyellátást. A 17 óra után teherszerelvénnyel beérkezett gépeket már nem engedik ki az állomás területéről. Hajnaltól személyvonatok továbbítására használják. Szükség van erre az intézkedésre, hiszen 24 óránként 31 szerelvényt indítunk — mondotta befejezésül *Cseh Benő*.

Séra Sándor

Munkaverseny — korszerűbben

Elöljáróban engedtessék meg, hogy a krónikás egy, az újságírói munkája során előadódott esettel példálózzék. Az egyik intézmény vezetője azért kardoskodott, hogy nyilatkozata e mondattal záródjék: *„Mindenkit biztosíthatok róla, hogy a jövőben ugyanúgy, mint eddig mindent el fogunk követni, hogy a népgazdasági elvárásoknak megfelelően, jól és hatékonyan dolgozzunk"*. Még ha nyilatkozatról van is szó, e kitétel papírra vetésétől elzárkóztam, olyképp érvelve: beszélgetőpartnerem nem volna alkalmas vezetésre, ha nem a népgazdasági céloknak megfelelően, jól és hatékonyan kívánna dolgozni.

Gyakran kell hasonlóképp vélekedni — s természetesen nemcsak a hírlapíróknak — egy-egy munkaverseny-vállalás megítélésekor. Még ma is hallható olyan ígéret, miszerint maradéktalanul teljesítik a tervet, nem lesznek pazarlók anyaggal-energiával, s igyekeznek javítani a minőséget. Nem állítom persze, hogy ne kívánna olykor a terv teljesítése önmagában is nagy erőfeszítést (miként külső tényezők is nehezíthetik a zökkenőmentes munkát, s azok kivédése kétségkívül többletfeladatot jelent), de a szocialista munkaversenymozgalom céljai mégis magasabbra emelik a mércét. Magyarán: *olyan vállalásokról van szó, amelyek a munkaköri kötelesség átlagos színvonalát meghaladó teljesítményeket tartalmazzák.*

A Szakszervezetek Országos Tanácsa a közelmúltban foglalkozott a versenymozgalom fejlesztésével, s irányelv-tervezetet tett közzé. Méltányolja a szocialista kollektívák, a vállalatok eddigi, több évtizedes produktumát, azt, hogy a munkaverseny mindenkor eredményesen segítette a termelőerők és a termelési társadalmi viszonyok fejlődését; hozzájárult azok szocialista jellegének elmélyítéséhez, s megőrizte a progresszív munkáshagyományokat. Ám utal arra is: *a versenyben voltak átmeneti visszaesések, torzulások, fejlődése ma sem problémamentes.*

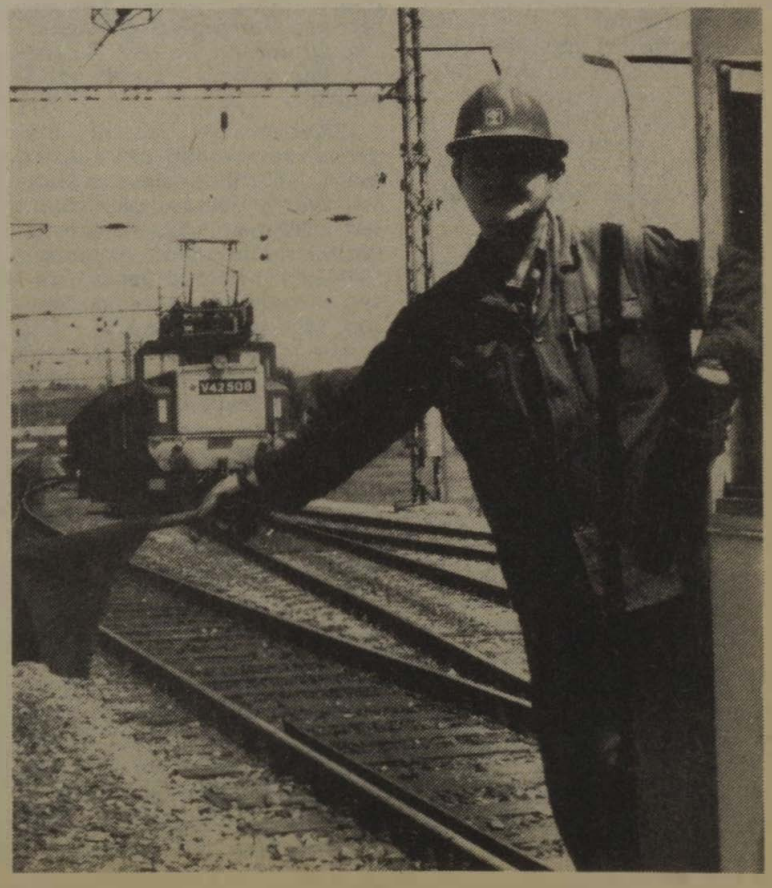
Kell-e hangsúlyozni: miként csaknem valamennyi cselekedetünk, így a versenyben való részvételünk is magán viseli mindenkor a társadalom és a gazdaság fejlettségének jegyeit. S most, amikor társadalmunkban — az elmúlt negyed század nyíltságát követve — mind elemzőbben szólunk a gazdasági élet gondjairól (nem hárítva át a felelősséget a kétségkívül meglevő, külső körülményekre), indokolt a munkaverseny jelenéről-jövőjéről is a továbblépést szorgalmazva beszélni. Az irányelv-tervezet megállapítja: *a munkaverseny irányítása, szervezése és értékelése túlzottan központosított.* Nem vált általánossá, hogy a verseny — társadalmi jelentősége mellett — elsősorban munkahelyi mozgalom. Szó esik arról is: *a középszerűt, az átlagos magatartást elismerő gyakorlat fékezőleg hat a kezdeményezésekre.*

A szakszervezetek indokoltnak tartják, hogy a munkaversenyben való részvétel az eredményekkel arányosan, nagyobb erkölcsi, anyagi megbecsüléssel, és a vállalat, üzem ügyeibe történő nagyobb beleszólással járjon. Ez feltételezi, hogy a dolgozók, a brigádok, a vállalati tervfeladatok és az ezeket alátámasztó munkahelyi versenycélok ismeretében tegyék meg önkéntes vállalásaikat. A népgazdaság számára, aligha kétséges, ez a leginkább célravezető.

Aki versenyez, az természetesen eredményre törekszik, méghozzá minél jobb eredményre. Ezért is fontos, hogy minősítéskor a rangsor érzékletesen tükrözze az erőfeszítéseket — az értékelés alapja az összteljesítmény megítélése legyen. Nem új kívánalom ez sem, ahol a munkaverseny eddig is kellő súlyt kapott, ritkán volt vita utólag. Ám, ahol a formális elemek kerültek túlsúlyba, az értékítélet sem lehetett valós. Akad tennivaló a kollektívákon belül is: *mind több brigádban alakítsanak ki olyan értékrendet, amely a kis közösségek nevelő erejével ösztönöz a pontos, megbízható munkára, a szakma becsületének ápolására, az új hatékonyabb megoldások keresésére és a szocialista életmód erősítésére.* Legyenek kezdeményezői és fő hordozói a jól szervezett munkának, a minőség javításának, az anyaggal és az energiával való észszerűbb takarékosságnak, az újítások, az élenjáró módszerek széles körű elterjesztésének...

Szűkebb pátriánkban, a vasútnál is igen sok múlik a szocialista brigádokon: *az ő akarásuk — s hozzátehetjük: olykor áldozatkészségük, esetenként az elvárhatót is meghaladó erőfeszítésük — nélkül kevesebbre volnánk képesek.* Lapunkban rendre hírt adunk a versenymozgalom eredményeiről, s e híradásokból kitetszik: tevékenyen járulnak hozzá az üzemek, a főnökségek mindennapi munkájához. A jók jellemzője mindenkor a megújulási készség. *S ha most a munkaversenyt is a kor változó igényeihez kell igazítani, a legjobbak ebben is példát mutathatnak.* A jók, a felzárkózni szándékozó közepesek — hiszen ilyenek is vannak — követni fogják őket.

— földes —



Az egri rendező-pályaudvaron dolgozó 22 vasutasnak nem kis erőfeszítésébe kerül, a megnövekedett feladatok elvégzése. De mint azt az első félévi eredmények igazolják — közel 300 szerelvényt rendeztek — derekasan helytállnak a munkában

Fotó: Szabó Sándor

Ötletek, módszerek

Közművelődés szabad időben

Az ötnapos munkahét bevezetése a MÁV-nál is kedvezőbb lehetőséget teremt a szabad idős kollektív rendezvények kialakításához. Tudom, hogy a létszámhiánnyal küszködő főnökségeken a szabad idő kevesebb az átlagosnál, s a munkában fáradt bejáró dolgozókat, az otthoni elfoglaltságból is nehéz elmozdítani. A szabad idő kulturált eltöltésében elsősorban számukra kellene példát mutatni azoknak, akik nem túlfoglalkoztatottak, s akik nem bejárók.

Kedvező feltételek

A közművelődés kudarcainál is hajlamosak vagyunk csak az objektív nehézségekről beszélni. Pedig említésre szolgáló kudarc az is, ha a jobb feltételek között élő, dolgozó munkatársak összefogása hiányzik. Ha a közösség iránti közömbös magatartásból nem sikerül őket kizökkenteni. S a a vasút területén szép számmal vannak ilyenek is.

De lássuk inkább a jó példákat:

Nemrég a *székesfehérvári járműjavító üzem* szb-titkárával beszélgettem. Elmondta hogy összlétszámuk 54 százaléka bejáró, akik hajnali négykor kelnek, s a főműszak után 14.45-kor már indul az autóbusz, vagy a vonat az otthon irányába. *A gondjuk ott jelentkezik, hogy a környező művelődési intézmények programjai, többnyire 18 óra körül kezdődnek.* Így ezekre a helyekre csak korábbi időpontban lehet résztvevőket szervezni, és erre ritkán van alkalom. A szabad időben való művelődést tehát más formában kell elősegíteni. A megyei művelődési központtal például szerződést kötöttek, s a közös megállapodás alapján, a kulturális rendezvények szervezésénél, a brigádok igényeit, körülményeit jobban figyelembe veszik. *Leginkább a lakóhelyi műsoros estek látogatottak.*

A kedvezőbb feltételek megteremtésére, üzemen belül is gondot fordítanak. Szocialista, ifjúsági brigádtalálkozókat szerveznek más igazgatóság, főnökség, üzem azonos nevű brigádjaival, s miközben kellemesen telik az idő, egymás munkájával, életmódjával ismerkednek. A résztvevők körében maradandó élményt jelentenek a közös kirándulások, amelyekről sokáig lehet beszélni. Az szb-titkár megemlítette: *a hatvanas években a pincelátogatás volt az egyetlen vonzó program, ma már sikeresnek mondhatók a múzeum- és színházlátogatások szervezése is.* Az üzemben 28 dolgozónak van színházbérlete és a szakszervezeti bizottság 12 bérlettel segíti a művészetet kedvelők szórakozását.

Láttam a járműjavító főportájának előcsarnokában azt a frissen elhelyezett könyvpavilont, amelynek vasvázát szocialista brigádok készítették társadalmi munkában, s ugyanott olvastam a kulturális híradót is. A pavilonban újonnan megjelent szépirodalmi könyvek olvasásra csábítottak, a faliújságon meghirdetett közös programok részvételre invitáltak.

Írásos propaganda

A szabad idő kulturált eltöltését segítő szóbeli, írásos és szemléltető propagandát *az üzemi művelődési bizottság koordinálja.* Segítőtársai a szakszervezeti tisztségviselők, társadalmi aktivisták. Az igények ismeretében, az érdeklődés felkeltésében azonban, a vezetők is folyamatosan közreműködnek. Az szb-titkár például minden másnap, hetenként pedig egyszer az igazgatóval és a párttitkárral sorra látogatja az üzemrészeket. A dolgozókkal való rendszeres találkozás jó alkalom a közvetlen beszélgetésre, az életmóddal összefüggő információszerzésre és a kulturális lehetőségekről adott tájékoztatásra is.

A *székesfehérvári körzeti üzemfőnökségen* mintegy 200—250 munkaerő hiányzik, közülük leginkább kocsirendezők, sarusok, forgalmi utazók. Egy hónap leforgása alatt csaknem 50 fiatal kezdte meg sorkötelés katonai szolgálatát, s már *hiány mutatkozik a mozdonyvezetőkben is.* A dolgozók 70—75 százaléka bejáró. Ez a munkahelyi közművelődésre is rányomja bélyegét. A szabad idő értékes óráit azonban itt is igyekeznek megteremteni. Mégpedig úgy, hogy a főnökség művelődési bizottsága kapcsolatot teremt a községi tanácsokkal, művelődési intézményekkel. *Iváncsán* és *Gárdonyban* különösen jó együttműködésről lehet beszélni. Ezeken a helyeken, a társadalmi munka ellenében, *a bejáró vasutasok díjmentesen látogatják a községi klubot.* Főnökségen belül is tesznek erőfeszítéseket. A szabad idő hasznos eltöltésére irányuló propagandamunkához, közönségszervezők, szakszervezeti tisztségviselők kapcsolódnak.

Vetélkedő brigádok

A *szentesi építési főnökség* új módszerrel ösztönöz a szocialista brigádok folyamatos művelődésére. A szakszervezeti bizottságok irányító középszerve *vetélkedőt hirdetett,* amelynek során az építési főnökségek szocailista brigádjai mérik össze tudásukat. Szentesen, a felkészülés időszakában, a főnökség huszonkét szocialista brigádja versenyez egymással. A verseny abból áll, hogy kilenc hónapon keresztül, a főnökség által gondosan összeállított tesztlapok munkásmozgalommal, történelemmel, vasútüzemmel, kultúrával, művészettel és sporttal összefüggő kérdéseire adnak válaszokat. Ajánlott irodalom nincs, a brigádoknak egyedül kell megkeresniük a szükséges szakirodalmat, tájékoztató anyagokat. Mindezt persze szabad időben tehetik csak, mégpedig úgy, hogy megosztják egymás között a tesztkérdéseket. A brigád tagjai izgatott kíváncsisággal figyelik: ki mire jutott, mennyire volt ügyes a helyes feleletek megállapításában. *Ilyenformán valóban kollektív művelődésről van szó, s a szentesi építési főnökség jó módszert választott, hogy folyamatosan ébren tartsa az ismeretek gazdagítására szolgáló törekvéseket.*

A felsorolt példák is bizonyítják, hogy a szabad idő művelődésre fordított órái, elsősorban az egyén számára kamatoznak. Tehát személyes érdek is indokolja, hogy aki csak teheti, éljen a lehetőséggel.

P. K.

A szegedi BBF-nél

A dolgozók panasza nem pusztába kiáltott szó

Köztudott, hogy a jól működő információs bizottságok tényszerű jelentései nélkülözhetetlen segítséget nyújtanak a társadalmi és gazdasági vezetők számára. Az információkban tükröződni kell a dolgozók véleményének, hangulatának és javaslataiknak. *Mit sem ér azonban a jó információ, ha legilletékesebbek, például a munkahelyi vezetők nem reagálnak arra, semmilyen intézkedést sem tesznek.* A szegedi biztosítóberendezési főnökségen becsülik a szakszervezeti információs bizottság munkáját. Bizonyítja ezt az is, hogy nem pusztába kiáltott szó a dolgozók javaslata vagy panasza.. Erről beszélgettünk *Zákány Istvánnal,* a szakszervezeti bizottság titkárával.

— Az információk egyik alapvető forrása a bizalmi oktatásokon való őszinte eszmecsere minden hónapban — mondja az szb-titkár. — Ilyen alkalmakkor az szb valamelyik tagja konzultál a tisztségviselőkkel, és feljegyzik a gondokat, javaslatokat. Az eddigi tapasztalataink szerint *sok panaszt már helyben is orvosolni lehet.* Mi nem várunk minden gondunkra központi intézkedést. Amit lehet, helyben intézünk el.

— Mondana néhány példát?

— *Saját hatáskörben intézkedtünk például a ruhaellátás javítására.* Közbenjártunk annak érdekében, hogy a kézipénztárakból gyorsan kifizethető legyen a MÁV-hozzájárulás a dolgozók autóbuszbérleteihez, és még sorolhatnám tovább. Munkahelyeinken már hagyomány, hogy évenként több alkalommal munkásbeszélgetéseket tartunk. A dolgozók elmondják az őket foglalkoztató gondokat, javaslatokat. *Ezek a fórumok kiváló forrásai lettek az információgyűjtésnek.* A gazdasági vezetők sokszor azonnal intézkedhetnek.

— Ugyancsak a főnökség dolgozói tették egyszer szóvá — folytatta az szb-titkár —, hogy a 746 és a 714-es számú vonatokon nem kezelik a jegyeket. Ezért nagy anyagi veszteség éri a MÁV-ot. Átírtunk a szegedi körzeti üzemfőnökség vezetőjének, aki megköszönte a bejelentést és azonnal intézkedett. Megszigorították a jegyvizsgálatot.

A szegedi példa is bizonyítja tehát, hogy a szakszervezeti információs tevékenység nemcsak hangulatjelző szonda, hanem fontos érdekvédelmi munka is.

(Fogas)

Egyetértésben, a közösség javára

Csorvás állomás 16 tagú *Egyetértés* szocialista brigádja 1964-ben alakult. Az alapító tagok közül már csak hárman dolgoznak az állomáson. Sokat tettek és tesznek a közösségért. Tevékenységüket több kitüntetéssel — köztük a *MÁV Kiváló Brigádja* címmel is elismerték.

Tavaly a községi óvoda és iskola építésénél összesen 37 630 forint értékű munkát végeztek. Munkahelyükön a kőolaj, szén, fa és villamos energia megtakarításuk meghaladta a 45 ezer forintot.

A brigád minden tagja részt vett a csorvási nagyközség tanácsa által hirdetett munkaversenyben és már a hatodik alkalommal lettek az elsők. Sokat dolgoztak ezért. Többek között *tetőt javítottak az óvodában, parkosítottak, részt vettek az általános iskola tornacsarnokának építésében,* betonjárdát készítettek.

A szomszéd állomások — *Telekgerendás és Orosházi tanyák* — munkaerőgondjain is enyhítettek. Tavaly három dolgozót képeztek ki váltóőrnek, akik az említett állomásokon teljesítenek szolgálatot.

Közéleti tevékenységükért a brigád több tagját a közelmúltban erkölcsi elismerésben részesítették. *Maglóczki András* állomásvezető és *Marti János* váltóőr Kiváló társadalmi munkáért kitüntetést kapott. A brigád tizenkét tagja pedig a Békés megyei tanácstól Érdemes társadalmi munkás, két tagja pedig Településfejlesztő társadalmi munkáért kitüntetést vehette át.

Zacharidesz Jánosné

A gyermekek örömére

Szórakoztató műsorok, hajókirándulás Kenesén

A balatonkenesei gyermeküdülőben június 7-én kezdődött a nyaraltatás. *A gyerekek pihenését, szórakozását változatos programok teszik színesebbé.* Az idén is közkedveltek a báb- és mozielőadások, a különböző sportvetélkedők. Minden turnusnak egy alkalommal félnapos hajókirándulást szerveznek. Az idén először június 27-én, a 650 személyes Beloiannisz hajóval utaztak a Balatonon, megcsodálva a partot Kenesétől Füredig.

Vendége volt az üdülőnek *Monori Balázs* is, a veszprémi Petőfi Színház művésze. Zenés műsorában gyermekdalokat és Karinthy Frigyes-novellákat mutatott be. A nyelvtörő játékba és az éneklésbe bevonta a gyerekeket is.

Szolnoki siker Székesfehérváron

Fődíjat kapott a RODEO-együttes

Az idén Székesfehérváron tizedik alkalommal rendezték meg a fiatal dalosok találkozóját, mely az ország amatőr zenészeinek egyik legrangosabb seregszemléje. A háromnapos fesztiválon — július elseje és harmadika között — 150 amatőr 34 produkciót mutatott be a szakmai zsüri előtt.

Szolnokot — többek között — a csomóponti művelődési ház countryzenekara, a RODEO együttes képviselte — nem kis sikerrel. A RODEO együttes a countryban újat tudott mutatni, átlépve a műfaj emelte korlátokat. Sajátos stílussal tűnt ki a többi countryzenekar közül. Az egyéni produkciók és a zenekari összmunka egyaránt figyelemre méltó.

A szolnoki csomóponti művelődési ház zenekarát, *a RODEO együttest, mint a fesztivál legjobb amatőr countryzenekarát fődíjjal jutalmazta a zsüri.*

KÉNYSZERPIHENŐ

Varga László szb-titkár, éppen csak belépett az irodájába, hogy a budapesti küldeményt átvegye. Nem volt ugyan sietős dolga, hiszen otthon minden rendben, s az unokával sem tervezett délelőtti programot — mégis igyekezni akart a hivatalos helyiségből. Másfél hónapja van betegállományban a szíve miatt, s az orvos teljes nyugalmat, kikapcsolódást ajánlott. A legutóbbi vizsgálaton azt mondta ugyan, hogy minden rendben, mégis óvatosságra intette. Úgy látszik, a három évvel ezelőtti infarktus nyomai még mindig nem múltak el nyomtalanul. Arra is ügyel, hogy munkatársai nehogy úgy érezzék: *az szb-titkár pótolhatatlanul fontos személyiségnek képzeli magát, és nem bízik bennük.*

A 32. vasutasnap előtti csütörtökön is néhány perces látogatást tervezett. Annyit, amennyi elég a 35 éves vasúti szolgálat után járó emlékérem átvételére, amelyet — betegségére való tekintettel — kérésére leküldtek Budapestről. Igaz, hogy az ünnepélyes aktus így elmaradt, de helyette mentesült a fárasztó utazástól. A pár perces tartózkodásból azonban csaknem egész délelőtt lett. Eszébe jutott ez is, az is, amit el akart intézni. Belenézett a postába, újra rendet rakott az íróasztalán, s közben, ha nyílt az ajtó, beszélgetett az érkezőkkel. Megyek már, mondta többször is, mégsem indult, aztán elkószönt, és visszajött, mert elfelejtett valamit.

Húzta az íróasztala, fogva tartotta a megszokott környezet. *Lehet-e csodálni a marasztaló érzést, 35 év után?* A jubileum pontosan július 15-re esik, s ha erre emlékezik, mindig hozzáteszi: akkor jöttem meg a hadifogságból. És, hogy 1947-ben, tizenkilenc évesen miért éppen a súlyos háborús sebeket szenvedő Székesfehérvár állomásán kezdett dolgozni? *Édesapja is ott volt váltókezelő.*

1952-ben már ifjúsági brigádvezető, később az utazók, majd 1957-től pedig a székesfehérvári állomás párttitkára lett. 1962-ben ugyanitt szb-titkárnak választották, s amikor 1978-ban a körzeti üzemfőnökség megalakult, a szakszervezeti bizottság titkára lett. Azóta még kevesebb időt tölt az íróasztala mellett, hogy közvetlen kapcsolatai az emberekkel ne szakadjanak meg.

A székesfehérvári körzeti üzemfőnökség mintegy kétszáz vágánykilométer vonalhálózatú területen, közel kétezres létszámmal dolgozik. A távol eső munkahelyek mozgalmi életének irányítása próbára teszi a nagy tapasztalattal rendelkező szb-titkárt is. Míg korábban az állomáson, nyolcszáz embernél nem okozott gondot a mindennapi problémák ismerete, *az üzemfőnökség megalakulása óta nehezebb a helyzet.* Jól meg kell szervezni a kiutazásokat, hogy egy-egy alkalommal több távol eső munkahelyre is jusson az időből. *A főnökségen 13 főbizalmi és 108 bizalmi segíti a szakszervezeti bizottság munkáját.* Hozzák, viszik az információkat, tolmácsolják a panaszokat, kérelmeket. S bár a többség bátran mond véleményt minden kérdésben, szép számmal akadnak óvatoskodó, hallgatag tisztségviselők is. A hallgatás persze kényelmesebb megoldást jelent, azonban még rövid távon sem hozhat eredményeket.

A közhangulat formálásában azok a bizalmiak tudnak sokat segíteni, akik nem hivatkoznak mindig az szb-titkárra. Ehelyett nyíltan kimondják: *ez az én véleményem is.* Szerencsére több helyütt vannak jó képességű, szókimondó főbizalmiak, így a dízelműhelyben, a tmk-ban is. Egy fontos dolgot minden tisztségviselővel sikerült megértetni: *ha arról beszélnek, hogy nem jól mennek a dolgok, javasoljanak megoldást is.* A rosszat az utcáról is könnyű megállapítani, de mit kell tenni, hogy jobb legyen? Erről már nehezebb szólni, bár ez is közös gond, felelősség.

A 35 évi vasúti szolgálat alatt Varga László sok mindent megtanult. Többek között azt is, hogy csak az őszinte, egyenes beszédnek van foganatja. Igaz, emiatt „sarkosnak" tartják, de inkább így jellemezzék. Határozott, bátor hangvételre oktatja a bizalmiakat is, s ha jogaik gyakorlása közben „rámenősen" megjegyzik: tőle tanultak, tréfásan válaszol: *minek figyeltek oda?* Sokéves tapasztalatai alapján vallja azt is, hogy az emberek problémáira nem lehet majd „utánanézünk" szavakkal válaszolni. *Konkrét igéret, gyors cselekvés, visszatájékoztatás szükséges, különben a panaszt tevő többet nem kéri a szakszervezet segítségét.* Ha megrendül a bizalom, hiába a kiutazás, a személyes találkozás is.

Varga László íróasztalán a *Magyar Vasutas* 14. száma. Mielőtt véglegesen indulna, még belelapoz. A 4. oldalon *„A szükség törvényt bont"* címmel róluk írnak. A cikk arról szól, hogy Székesfehérváron mozdonyvezetők segítik a kocsirendezők munkáját. Hát igen — gondolja —, *az intézkedés nem váltott ki közmegelégedést.* A hosszan tartó beszélgetések, viták után, az emberek mégis megértették, hogy az ideiglenes kényszermegoldásra közös érdek kötelez. Persze, a leterhelés kiegyenlítődésére, az ésszerű munkaerő-átcsoportosításra, a kísérletezést tovább kell folytatni. Ezek a gondok, problémák azonban nemcsak szakértelmet, több évtizedes tapasztalatokat, hanem energiát, munkabíró, erős szívet is kívánnak. Az pedig nálam egyelőre nem található — sóhajt nagyot, és táskájában a jubileumi emlékéremmel, és a Magyar Vasutas legfrissebb számával, elköszön munkatársaitól. A másnapi, ünnepi találkozásig.

Pálinkás Katalin

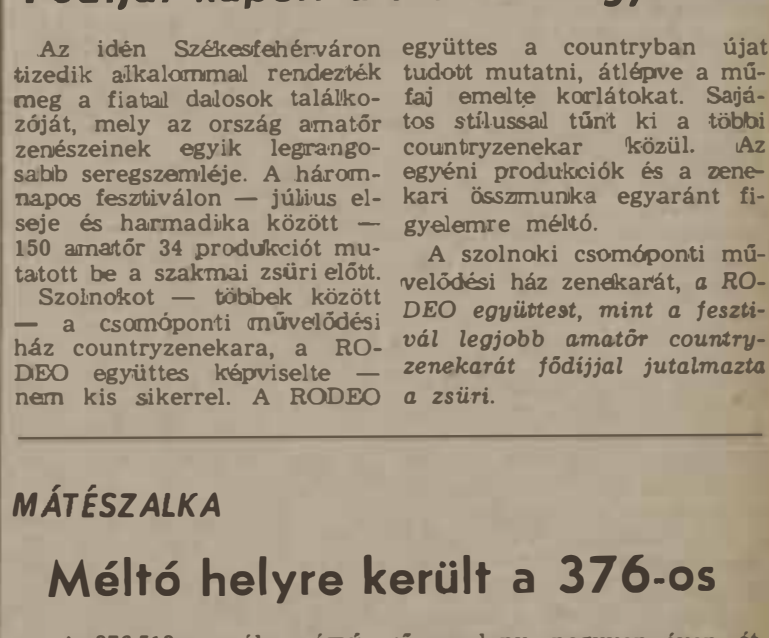
MÁTÉSZALKA

Méltó helyre került a 376-os

A 376 513-as pályaszámú gőzmozdony negyven éven át „szolgált" a szatmári térségben. Ki tudja ma már hányan csodálták meg egykor csillogó fekete „testét" vagy éppen gyerekkori „szerelem" később beteljesedett és a csodából valóság lett.

Nem túlzás a hasonlat, mert a nyugdíjas masiniszták szinte minden csavarra emlékezve irányították a fiatal szakemberek, szocialista brigádok helyreállító munkáját.

A mátészalkai átadási ünnepségen — július 7-én — a volt „pályatársak" megkönnyezték, míg a jelenlevő gyerekek — többen unokák — a felfedezés izgalmával ismerkedtek a kiöregedett 376-sal.



A 376 513-as pályaszámú gőzmozdony ezentúl múzeumi tárgyként emlékeztet a vasúti vontatás hőskorára

(Dobos Péter felvétele)

Hiába villog a vörös

A budapesti igazgatóság vasútbiztonsági osztálya a közelmúltban ellenőrzés tartott néhány közúti és vasúti kereszteződés fényjelzőjénél, azt vizsgálva, hogy a járművezetők és a gyalogosok betartják-e a közlekedési szabályokat.

A V. kerületben forgalmas hely a Kőér utcai kereszteződés. A PV 37-20 rendszámú Skoda vezetője sem tisztelte a szabályokat. Most még szerencséje volt. „Átcsúszott" a vonat előtt...

(Óvári Árpád felvétele)

A táppénzes helyzet javítását tűzték célul Szombathelyen

A szombathelyi területi szakszervezeti bizottság legutóbbi ülésén az ötnapos munkahét bevezetésének eddigi tapasztalatait, majd a táppénzes helyzetet vitatták meg.

A beszámoló a szombathelyi vasútigazgatóság területének a táppénzes helyzetét a MÁV és a népgazdaság adataival hasonlítják össze. 1981-ben és az idei év első negyedévében a Nyugat-Dunántúlon *az összes dolgozók 5,5 százaléka volt betegállományban.* A vasút területén ez a mutató mindkét időszakban 6,5 százalékos volt. Az országos, népgazdasági arány 1981-ben 5,8, ebben az esztendőben 5,9 százalékot tett ki.

Az átlagosnál nagyobb volt a táppénzben lévők aránya a pályafenntartási- és a szertárfőnökségeknél. Ez részben a két szolgálati ágnál a kedvezőtlenebb munkakörülményekre és az elöregedésre vezethető vissza.

Ez év január és február hónapjában feltűnően magas (7,8 és 7 százalékos) volt a táppénzben lévők aránya a soproni vontatási főnökségnél. 9 TEK vezetői, konzultálva az üzemorvossal, *megállapították, hogy ebben az időszakban több volt a tartós betegállomány.* Ez az 500 dolgozót foglalkoztató főnökségnél szembetűnő változást eredményezett. Ugyanitt a betegállományban lévők aránya március hónapra már 5,5 százalékra csökkent.

Kedvezőtlenül alakult az üzemi balesetekből eredő táppénzesek aránya. A kiutalt táppénzek 3,77 százaléka volt üzemi balesetre visszavezethető a szombathelyi igazgatóságnál. A MÁV-nál ez a mutató 3,74 százalék. Ebből következik, hogy további erőfeszítéseket kell tenni az üzemi balesetek megelőzésére. Többet kell törődni a dolgozók szakmai felkészítésével, növelni kell a munkavédelmi oktatások színvonalát és következetesebben kell ellenőrzni a munkavédelmi szabályok betartását.

A táppénzes helyzet javítására az egészségügyi szervezet számos feladatot tűzött maga elé. *Javítják az üzemegészségügyi ellátást, a gyógyító- és megelőző tevékenységet. Kiterjesztik a gondozói és a rehabilitációs munkát. Nagyobb súlyt helyeznek a veszélyeztetett helyen dolgozó szűrésére, ellenőrzésére.* Szombathelyen a három részfoglalkozású orvosi állást egy főfoglalkozásúval szándékoznak felváltani. Erre azért van szükség, mert az eddigi tapasztalatok szerint a részfoglalkozású orvosok az üzemegészségügyi feladatoknak csak a gyógyító részét képesek maradéktalanul megoldani. Fokozzák a beteglátogatások hatékonyságát is.

Sz. Jakab István

Gyermekrajzkiállítás

A püspökladányi körzeti üzemfőnökség közművelődési bizottsága, valamint a nagyközségi és járási művelődési központ *Utaztam* címmel gyermekrajzpályázatot hirdetett a 32. vasutasnap tiszteletére. A beérkezett 139 rajz közül a zsüri 89-et javasolt kiállításra. A zsüri külön dicséretben részesítette a bárándi általános iskolát, valamint a püspökladányi Mező Imre és a Karcagi úti óvodát.

A kiállítást július 11-én, a vasutasnapon nyitották meg. A díjakat is ott adták át.

Kisvasútnosztalgia

Két éve már annak, hogy megszüntették a *Bodrogközi kisvasutat.* Sokan megsiratták akkor, hiszen kedves színfoltja volt a festői szépségű vidéknek. A környék lakóinak pedig hasznos közlekedési eszköz. Szerették a helybéliek és megcsodálták a külföldiek.

A kisvasút egykori dolgozói közül sokan már nyugdíjba mentek. A többiek pedig a szerencsi körzeti üzemfőnökségen helyezkedtek el. Emlékezetükből azonban nem lehet kitörölni a hajdani kis kocsikhoz fűződő ragaszkodásukat. *Amikor kiselejtezték a pici vagonokat, a helybeli szőlőskert-tulajdonos vasutasok megvásárolták valamennyit és a kisvasúti pályától pár száz méterre, a hegyoldalban helyezték el.* Vörösre festették, belül pedig szobává alakították át.

Sárospatak és Sátoraljaújhely között utazva a nagyvasúton, a pici vagonok sora ott a hegyoldalban, nosztalgiát ébreszt. Olyan, mintha meg sem szűnt volna az a romantikus vasút.

A dízelszerelő nyugdíjba vonult

Szoboszlai Sándort, a miskolci körzeti üzemfőnökség vontatási üzemegységének dízel lakatosát nyugdíjba vonulása alkalmából a Munka Érdemrend bronz fokozatával tüntették ki.

— *Apám lakatosműhelyében kezdtem tanulni a szakmát 1935-ben* — mondja. — Már segédként dolgoztam, amikor kitört a második világháború. 1949-ben vonultam be sorkatonának a légierőkhöz. Ott a repülőgépek motorjait javítottam. Nagyon megtetszett ez a munka, ezért hivatásos katona lettem. *1964-ben szereltem le és azonnal jelentkeztem felvételre a miskolci fűtőháznál.* Akkor a dízelesítés még gyermekcipőben járt.

A fűtőház vezetői nagy örömmel fogadták a kitűnő szakembert. Azóta tizennyolc év telt el. Korszerűsödtek a mozdonyok és sok fiatal sajátította el a szerelő mesterséget. Ebben része volt Szoboszlai Sándornak is. Gazdasági és közéleti tevékenységét több kitüntetéssel ismerték el. *Több éven át a legszorgalmasabb pártpropagandisták közé tartozott.* Ezért Lenin-plakettel is kitüntették.

— Mivel tölti majd a nyugdíjas éveket?

— Lakóhelyemen, Szerencsen számítanak rám a pártszervezetben. A közéleti munkát nem lehet abbahagyni. A dízelmozdony-műhelybe is belátogatok majd, hiszen várnak a barátok, munkatársak. Aztán ezentúl többet foglalkozhatok majd négy kisunokámmal, no meg több idő jut a szőlőművelésre is.

Sepsi Gyula

A MÁV kollektív szerződés módosítása (7.)

Az egy szolgálatban eltölthető idő

A kollektív szerződés 1982. évi módosítását előkészítő tanácskozások során több javaslat hangzott el a havonta ledolgozható munkaidő, valamint az egy szolgálatban teljesíthető munkaidő változásával kapcsolatban. Az utazó szolgálatot irányító, vezényléssel foglalkozó szakemberek közül többen is javasolták, hogy az egy szolgálatban eltölthető idő felső határa a kollektív szerződés helyi függelékében kerüljön meghatározásra, illetve tegyék lehetővé a felső határ jelenleginél magasabb szintű meghatározását.

Nem célszerű

A kollektív szerződés 19. § szabályozza az egy szolgálatban teljesíthető szolgálati órát, melyet legfeljebb 16 órában határoz meg. Abban az esetben, ha a mozdonyvezető a szolgálatát CSM rendszerben végzi, úgy a teljesíthető szolgálati órák száma legfeljebb 12 óra. A meghatározott felső határok csak a honállomásra, illetőleg a honos telephelyre irányuló önköltségi utazás időtartamával léphetők túl.

A szakemberek részéről felmerült javaslat a maga nemében ésszerű kezdeményezést tartalmaz. Megvalósítása esetén ugyanis lehetőség nyílna arra, hogy a teljesíthető szolgálati órák felső határának helyi függelékben történő meghatározásán keresztül *a vonattovábbítási feladatokhoz legjobban igazodó formák kerüljenek kialakításra.* Tulajdonképpen ez a lehetőség nagyobb rugalmasságot, jobb összhangot teremtene.

A szolgálati órák felső határának ilyen irányú módosítása ennek ellenére nem célszerű. Ezt indokolja, hogy hátrányosan érintené mind a dolgozók igénybevételét, mind a vonatközlekedés lebonyolításának biztonságát. Fő feladatként azt kell megvalósítani, hogy a rendelkezésre álló lehetőségek és a vonattovábbítási rendek alapulvételével *olyan fordák kerüljenek kialakításra, melyek biztosítják az utazószemélyzet hatékony és gazdaságos munkáját.*

Ugyancsak az utazószemélyzet munkájával kapcsolatos az a javaslat, mely az ezen a területen dolgozók túlmunkájára vonatkozó felső határt kívánja módosítani, illetve emelni. Jóllehet a vasútnál szolgálatot teljesítő kulcsfontosságú munkakörökben foglalkoztatott dolgozók közül az utazó szolgálatnál jelenleg is a legmagasabb óraszámban végeznek túlmunkát.

Mennyit lehet túlórázni?

Az utazó szolgálat — ezen belül elsősorban a forgalmi utazók — létszámellátottsága maga után vonja, hogy a kollektív szerződés 29. §. 2. bekezdésében meghatározott *600 órás évi túlórakeretet szinte teljes egészében teljesítik.* Erőfeszítéseink ugyanakkor arra irányulnak, hogy a túlmunkában történő foglalkoztatás évről-évre csökkenjen. Legfontosabb célunk, hogy dolgozóink részére mind szélesebb körben biztosítsuk a kötelező havi munkaidőkereten felüli foglalkoztatást, a szabad idő, pihenőidő rendelkezésre bocsátását. Ezek alapján a teljesíthető túlórák számának további emelése nem volna helyes.

A 600 órás túlórakeret felhasználásának módját, havonkénti bontását a kollektív szerződés a helyi függelék hatáskörébe utalja. A szolgálati főnökségek részére ezen keresztül lehetőség nyílik arra, hogy a kerettel a forgalomnak megfelelően gazdálkodjanak. Ezáltal az utazószemélyzet gazdaságos foglalkoztatása is biztosítható.

A tárgyalások során két javaslat is elhangzott a CSM rendszerben szolgálatot teljesítő mozdonyvezetők munkaidejével, illetve munkarendjével kapcsolatban.

Egyrészt felvetették, hogy CSM-es közlekedés esetén egy, egyéb közlekedés esetén két egymás utáni éjszakai szolgálatra legyen kötelezhető a dolgozó. Javasolták továbbá, hogy amennyiben a CSM-ben történő közlekedés „bármely" órában alakul át egyéb közlekedéssé, a 12 órás felső határ minden esetben vonatkozzon az egyfolytában szolgálatban tölthető időre.

Első a biztonság

A kollektív szerződés erre vonatkozó rendelkezései alapvetően biztonsági célt szolgálnak.

Az első esetben a kollektív szerződés 20. §.. 4. bekezdése szerint *a CSM közlekedésnél legfeljebb két, egyéb közlekedésnél legfeljebb három egymás utáni éjszakai szolgálatra vehető igénybe a dolgozó.* A módosításra vonatkozó elképzelés valóban jól szolgálná a vonatközlekedés biztonságának fokozását, valamint az utazószolgálatot teljesítők igénybevételének csökkentését.

Az utazószemélyzet jelenlegi létszámhelyzete azt kívánja, hogy az érvényben lévő szabályokat ne változtassuk, mert ezzel a vonatközlekedés folyamatos biztosítása válna esetenként kérdésessé. Azokon a szolgálati helyeken azonban, ahol a feltételek a munkaerő oldaláról biztosítva vannak, a dolgozók ilyen irányú kéréseinek teljesítése kötelező előírás nélkül is megvalósítható.

A második esetben a kollektív szerződés 19. §. 3. bekezdése szerint *CSM közlekedés esetén az egy szolgálatban eltölthető 12 órás felső határ nem léphető túl,* ha a CSM-es közlekedés legalább 6 órát eléri és ezt követően (vonatvezető, vagy vontatási vonatkísérő beosztásával) átalakul egyéb közlekedéssé.

A jelenlegi szabályozás a gyakorlatban, tapasztalataink szerint, jól bevált. A javasolt további korlátozás nem indokolt sem a munkáltató, sem a dolgozó szempontjából. Bevezetése esetén az érintett dolgozóknak azonos havi munkaóra teljesítéséhez több alkalommal kellene szolgálatot teljesíteniök. A szabályozás kielégíti a biztonság követelményeit is, ezért a további korlátozás bevezetése nem jelentene előrelépést. Ellenkezőleg, a hatékony foglalkoztatást gátolná.

Az építési főnökségek területéről érkezett az a javaslat, mely a munkahelyi pótlék építési szolgálatra történő kiterjesztését szorgalmazza olyan esetekben, amikor a foglalkoztatásuk Budapest területén történik. A MÁV Budapesti Építési Főnökség például javasolta, hogy a kápolnásnyéki építésvezetőség részére is állapítsanak meg munkahelyi pótlékot.

Munkahelyi pótlék

A munkahelyi pótlék rendszeresítésének célja a budapesti rendezőpályaudvarok munkaerőhelyzetének stabilizálása. A kollektív szerződés 60. §-ában felsorolt kulcsfontosságú munkakörökben *Bp. Ferencváros, Bp. Kelenföld, Bp. Soroksári út, Rákosrendező* és *Rákos* állomásokon az alapbér 20 százalékának megfelelő, Budapest közigazgatási határain belül lévő többi forgalmi szolgálati helyeken pedig az alapbér 10 százalékának megfelelő munkahelyi pótlékot biztosít.

Ugyancsak munkaerőgazdálkodási célokat szolgál a *Záhonyi Üzemigazgatóság* és *Dunaújváros* állomás kulcsfontosságú munkaköreiben rendszeresített munkahelyi pótlék. *A pótlék további kiterjesztése a bevezetés eredeti célja ellen hatna.*

Új munkakörök, illetve új területek bevonását a MÁV anyagi eszközei sem teszik lehetővé, ezért a javaslatot nem fogadták el.

A kollektív szerződés 68. §. 7. bekezdésével kapcsolatban érkezett a következő észrevétel: ha a dolgozó kötelező orvosi vizsgálaton szabadnapján vesz részt, ne csak a második naptól, hanem az első naptól kezdve legyen jogosult átlagkeresetre.

Ha a dolgozó kötelező orvosi vizsgálaton munkaidő alatt vesz részt az emiatt késett időre a jogszabály alapján átlagkereset illeti meg. *A jogszabály azonban nem biztosít díjazást, ha ilyen vizsgálaton szabadidejében vesz részt.*

A kollektív szerződés azonban méltányolja, ha a dolgozó e célra több szabadnapját fordítja, *ezért a második naptól kezdve díjazást állapít meg.* A 68. §. 7. bekezdése szerint átlagkeresettel kell elszámolni a 2. és a további szabadnapokon az orvosi vizsgálaton eltöltött időt, de legfeljebb naponként az átlagos munkaidőnek megfelelő időt. E téren további kedvezmény megállapítására nincs lehetőség.

Hipszki Mihály

Levél a párnán

Olyan titkozatosan került a lányok hálószobájába, hogy annak az útját maga Maigret felügyelő sem tudta volna kinyomozni.

Amikor ebédelni mentek, becsukták az ajtót. Igaz, hogy az ablakok tárva-nyitva, de ember legyen a talpán aki az emeletnyi magas, sima falon felmászik. Hacsak... Hacsak létrát nem szerzett a titkozatos levélíró. A gyermeküdülőben azonban ilyen eszköz nincs.

A levél mégis odakerült B. Erzsike párnájára.

A kislányok mind a tizennyolcan lázba jöttek, köztük a kisdobos Kriszti és Mónika is, pedig hát ők honnan tudnák még, hogy mit jelent egy levél, különösen, amelyik ilyen titokzatosan került a 12-13 éves kislányok szobájába.

Egymás kezéből kapkodták a papírt, amin a következő, egyetlenegy mondat volt olvasható:

„Pontban három órakor nézzetek ki az ablakon! Két érző kebel."

A kis pisze orrú G. Zsuzsanna túlkiabálva a zsongást, kijelentette:

— Csak a Rudi írhatta. Tudjátok, az a gólyanyakú srác, aki a „B" pavilonban lakik, és a sportpályán a legmagasabbra tud ugrani.

— És ki lehet a másik érző kebel? — kérdezték kíváncsi hanghordozással hárman is.

— Ugyan, ki lehetne más — magyarázta a pisze —, mint a dagadt, aki úgy követi mindenhová gólyanyakú haverját, mintha a testőre lenne.

— Most hány óra van? — kérdezte valaki, és amikor megmondták, hogy háromnegyed kettő, a szobaparancsnok csitítani kezdte a társaságot:

— Három óráig csendespihenő! Ne csiripeljetek olyan hangosan, mert bejön Olga néni, és szétver köztünk.

Mindenki az ágyára kuporodott, de két perc múlva már kitört a nevetés, és repültek a kispárnák.

— Nesze, te érző kebel! Nesze... nesze! — hallatszott innen is, onnan is.

Az egyik kislány az ablakhoz szaladt, melyen kihajolt, és grimasz-arcocskát vágva katonásan jelentette:

Őrsvezető pajtás, a két érző kebelnek se híre, se hamva.

Kitört a hangos kacagás. Többen birokra keltek, s még a két kisdobos is a feje tetején állt.

— Ti meg mit viháncoltok, prütykök? — szólt rájuk a szobaparancsnok.

Az óra mutatója viszont rettenetes nehezen haladt a hármas szám felé.

A kislányok felváltva szaladgáltak az ablakhoz, s mindegyiknek volt valami nevetnivalóan jó bemondása, amíg P. Eszter — aki állítólag már csókolózott is fiúkkal — ki nem jelentette:

— Kerge csajok vagytok ti mind! Mert azt hiszitek, hogy a titokzatos levélírók fényes nappal kíváncsiak az ablakba kidugott képetekre.

Erre valamennyien felborzolódtak, s valaki meg is jegyezte:

— Csak nem éjszaka három órát gondolt a két érző kebel?!

P. Eszter olyat mondott, amitől még a nagyobb lányok is pirultak és az isten tudja, hogy hová nem variálták a fantáziájukat, ha nem érkezik el a három óra.

Akkor valamennyien, mintegy parancsszóra, az ablakhoz rohantak.

Lent a park csendes volt, sehol egy lélek. Három perc múlva azonban a „B" pavilon előtt fiúk sorakoztak, majd a csaptvezetőjükkel az élen elindultak a sétányon, amely a lányok ablaka alatt vezetett a sportpályára.

A lányok lélegzetüket visszafolytva lesték a menetet, ahonnan egyszercsak kiemelkedett egy kéz, és egy nyakigláb fiú felkiáltott:

— Rangadó lesz! A szomszéd üdülő válogatottjával mérkőzünk. Gyertek lányok, és drukkoljatok nekünk!

A kislányok lemerevedtek. Senki sem mondta ki, de mindegyik száján ott fészkelt a kérdés: hol van a titokzatos levélíró, a két érző kebel?

Mintha forgószél vitte volna tovább a kislányok viháncoló kedvét.

Odalett a varázs! Azért Olga nénivel elindultak ők is a sportpályára, de P. Eszter szerint csak azért drukkoltak a srácoknak, hogy meg ne szakadjon az a két érző kebel...

Dávid József

Fehér asztal mellett

A sátoraljaújhely Pft. főnökség *II. Rákóczi Ferenc* szocialista brigádja a közelmúltban a családtagokkal, a szolgálati és a társadalmi szervek vezetőivel együtt ünnepelt. Erre az adott alkalmat, hogy a kollektíva nemrég a *MÁV Kiváló Brigádja* kitüntetésben részesült. Az ünnepségen a brigádtagok köszönetet mondtak mindazoknak, akik segítették őket munkájukban és eredményeik elérésében. Külön kiemelték a feleségek és a férjek szerepét, akik megértésükkel, biztatásukkal, családias légkör megteremtésével voltak segítségükre.

A kis ünnepséget az esti órákba nyúló, vidám szórakozás követte.

Vaszil Barnabás

Utazik a fél ország

Csúcsforgalom a MÁV közönségszolgálatánál

Szalai László és Zacsovics Kálmánné áruszállítási ügyben ad felvilágosítást

— Az utóbbi időben a nemzetközi élet eseményei alapvetően befolyásolják a turizmust — mondja *Szalai László*, a MÁV Közönségszolgálati és Utazási Irodájának vezetője. — A nyugati országok iránti érdeklődés változatlanul nagy,

Dombó Lászlóné nemzetközi pénztáros

ugyanakkor észrevehetően csökkent a lengyelországi utazások száma. *Az elmúlt évben összesen 61 millió forint volt a bevételünk, az idén június 30-ig 27 millió 473 ezer forint, ami mintegy 1 millió 241 ezer forinttal több, mint tavaly ilyenkor.* Ez a többlet azonban főként az idén bevezetett új díjszabások eredménye. Belföldi utasforgalmunk változatlan.

— Az iroda miként látja el feladatát?

— Az utazni szándékozók telefonon, levélben vagy személyesen fordulnak hozzánk. *A mi munkánknál elengedhetetlen követelmény a kedvesség, a türelem, a pontos, precíz információadás.* Az útbaigazításért hálásak az utasok. Van, aki tollat ragad és levélben mond köszönetet a segítségért.

Ottjártamkor hosszú sorok kígyóztak a pénztárak és az információs pult előtt. Ez is arról tanúskodik, hogy már alaposan benne vagyunk az utazási főidényben. *Zacsovics Kálmánné* elmodta, hogy a fel nem használt jegyeket visszatérítik. A csak részben felhasznált jegyeket továbbítják a BKV-hoz, ahol a szakszerű elbírálás után postán küldik el az ügyfeleknek a visszajáró pénzt. Idén május elsejétől az IBUSZ által eladott jegyek visszatérítését is vállalják.

Marsi Miklós eleinte a Keleti pályaudvar telefonos információsa volt. Később átkerült a nemzetközi információba. Csak oroszból tett nyelvvizsgát, de ma már németül, szerbül, románul, lengyelül és angolul is ad felvilágosítást.

— Hogyan lehet szert tenni ennyi nyelvismeretre?

— *Munka közben.* Kezdetben, amikor idegen nyelven tanácsot kértek tőlem, mindig a szótárhoz kellett fordulnom. Később megtanultam pár szót, s így már könnyen adtam felvilágosítást. Eleinte itt az irodában is az információban dolgoztam. Ebben az évben átkerültem a nemzetközi pénztárba. Az információban szerzett tapasztalatokat ebben a munkában jól hasznosíthatom.

Varga Lászlóné belföldi pénztáros. Két éve került az utazási irodába.

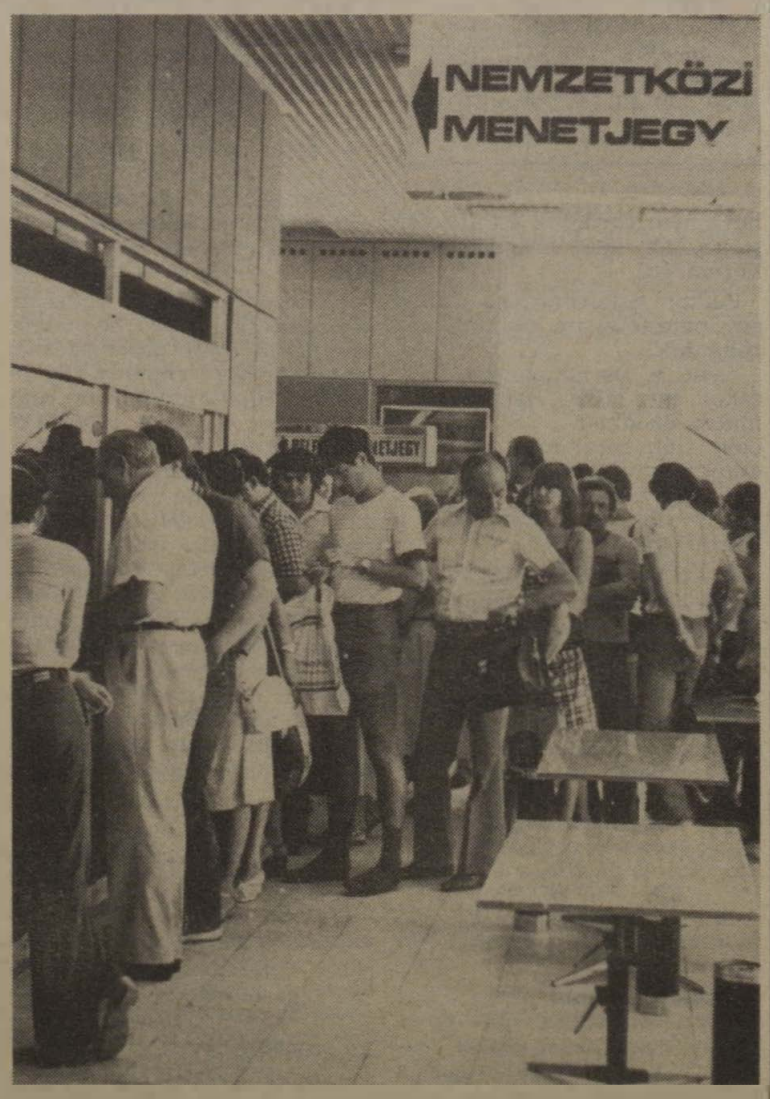
— *Korábban Kelenföldön dolgoztam jegypénztárosként.* Ott elsősorban ahhoz kellett hozzászokni, hogy az utasok 90 százaléka közvetlenül az utazás előtt váltja meg a jegyét. Itt az elővétel a gyakoribb. Most a nyáron érezhetően megnőtt a forgalom, és ez augusztus végéig így lesz. Az év eleje a legnyugodtabb időszak. *A nyári csúcsforgalmi idényen kívül főként az ünnepek idején szállítja a vasút a legtöbb utast.* Ennek megfelelően ilyenkor több a mi munkánk is. De nekünk éppen ez az érdekünk, hiszen a forgalom után kapjuk a prémiumot. Sok minden befolyásolja azt, hogy ki, mikor kel útra. Az elmúlt hétvégeken, a labdarúgó-világbajnokság idején például feltűnt, hogy a focirajongók a hét végén nem szívesen mozdulnak ki otthonról.

Ezen a napon kedvező benyomásokat szereztem a MÁV Közönségszolgálat és Utazási Irodáról. Néhány nap múlva azonban utasként jártam ott. Az információ és a jegypénztárak előtt ezúttal is sokan várakoztak. Az emberek türelmetlenkedtek, mindenki sietett volna. Az egyik belföldi pénztárosnőnek azonban nézeteltérése támadt egy utassal, aki távoli kis falucskába kért jegyet. A megközelítés módjairól vitatkoztak. *A pénztárosnő kissé ingerült hangon beszélt, de emberére akadt, mert a hölgy jól ismerte a rövidebb útvonalat és nem tágított.* Végül győztesen került ki a vitából.

Úgy látszik, a pénztárosnő nehezen nyelte le a békát, mert mire sorra kerültem, már olyan mérges volt, hogy jóformán meg sem hallgatta, mit akarok. Soproni utazásomhoz szerettem volna menet- és helyjegyet venni, oda-vissza. A pénztárosnő méltatlankodott, hogy a helyjegyek megrendelése körülményes. Végül felemelte a telefont. Amikor azt tudakoltam, melyik gyorsvonatra kéri, hirtelen lecsapta a kagylót. Kioktatott, hogy tudhatnám, melyik vonat helyjegyes, és melyik nem. Helyjegy nélkül távoztam.

Tudom, nem könnyű egész nap az utasok kívánságainak eleget tenni. Fárasztó, kimerítő ez a munka. Nem is jellemző ez az eset, de mert megtörtént, csak azt szeretném megjegyezni: az utasok türelmes, udvarias kiszolgálást várnak. Hogy is mondta az iroda vezetője: *ez itt követelmény!* Erről pedig a munka hevében sem szabad megfeledkezni.

Cs. I.



Hosszú sorok kígyóznak a nemzetközi pénztárak előtt

Laczkó Ildikó felvételei

A MÁV KIVÁLÓ BRIGÁDJA

A vasutas nyugdíjasok ügyeit intézik

Sokévi kitartó munka eredménye, hogy a MÁV Nyugdíj Hivatal *Haladás* szocialista brigádja az idén elnyerte a *MÁV Kiváló Brigádja* címet. A 12 tagú kollektívában, amely 1966-ban alakult, csaknem mindenki törzsgárdatag. *Nyulász Jánosné* a brigád alakulásának évében került a Nyugdíj Hivatalba, ahol ma szb-titkárként tevékenykedik és egyben aktív brigádtag is, így jellemzi munkájukat:

— Felelősségteljes munka a miénk. Itt a Nyugdíj Hivatalban állapítják meg a MÁV alkalmazottjainak nyugdíját és a folyósítás is a mi feladatunk. Gondoskodunk arról, hogy mindazt, ami az idős vasutasokat megilleti, megkapják. Arra törekszünk, hogy a lehető legprecízebben számítsuk ki mennyi nyugdíj jár és az sem mindegy, mikor kapják meg az érdekeltek. Ha későn utaljuk a nyugdíjat, vagy kevesebbet, mint amennyit kellene, akkor nagy hibát követünk el. Ezért is igyekszünk mindig betartani a határidőt. A kispénzű nyugdíjasoknak minden forint fontos, nélkülözhetetlen. Tudjuk, hogy a kartonlapok, az adatok mögött emberek vannak, akikkel törődnünk kell.

A brigád munkájára még nem volt panasz. Mindig precízen végzik feladatukat. Szigorúan betartják a törvényes előírásokat. Mégis sokszor adódik, hogy az öregek egy-egy intézkedést méltánytalannak éreznek.

— *Ha valamely határozatunkkal nem ért egyet a nyugdíjas, akkor 15 napon belül megfellebbezheti* — tájékoztat *Kovács Jánosné* felszólalási előadó, aki szintén brigádtag. — Nekem például az a dolgom, hogy az ilyen vitás eseteknél képviseljem a Nyugdíj Hivatal álláspontját. Természetesen nemcsak a rideg paragrafusok szerint intézkedünk, ha indokolt, akkor figyelembe vesszük az idős ember nehéz körülményeit is.

A Haladás szocialista brigád összetartó, jó kollektíva. *Hunyadi István* brigádvezető hozzáértően szervezi a közösség munkáját. S a tagokra mindig lehet számítani, ha szorít a cipő valahol. A hivatalon belül és a lakóhelyen egyaránt *valamennyien végeznek társadalmi munkát.* Kivették a részüket a kommunista műszakból is. S bár szívesebben vállaltak volna pluszfeladatot saját munkaterületükön, mégis *teljes létszámmal megjelentek a józsefvárosi kocsimosóban, ahol a piszkos járművek tisztítása várt rájuk.*

Nem könnyű bekerülni ebbe a közösségbe.

A jelentkezőknek először két évet munkabrigádban kell dolgozniuk. Ezután értékelik a tevékenységüket és csak a harmadik évben válhatnak szocialista brigádtaggá. Ez a szigorúság korántsem felesleges, hiszen így azok kerülnek be a kollektívába, akik valóban megérdemlik. Ezzel a módszerrel azt is elérték a brigádtagok, hogy a vállalásaik hasznosak és nem formálisak.

Szabad idejüket is szívesen töltik együtt. Rendszeresen látogatják az Erkel Színház oparaelőadásait. A hétvégi kirándulásokat többnyire *Kovács Éva* naplóvezető szervezi. Az egyik legemlékezetesebb az elmúlt téli kirándulás volt, amikor a befagyott Balaton jegén korcsolyáztak.

Hunyadi István brigádvezető a sportszakkör vezetője. Szenvedélyes sportrajongó lévén gyakran buzdítja a tagságot egy kis mozgásra, aktívabb sportolásra.

Balmazújváros

Ősszel sok feladat hárul a forgalmi szolgálattevőre

Az állomás terjedelmes rakodótere fölött szinte áll a levegő. A bágyadt tekintet csak másodrangúként érzékeli a negyedik vágányon vesztegző sínfektető szerelvényt. A nyitott ajtón át kellemes hőmérsékletű félhomályt ígér a forgalmi iroda, belépve ozonban rögvest kiderül, csupán a fény kevesebb, a hőség éppen olyan tikkasztó, mint odakint. Vonatmentes időszak lévén *Szentendrei Lajos* szolgálattevő maga köré gyűjti a környezetében dolgozókat. Itt van a málházó, az áru- és a személypénztáros is. A váltókezelők bódéi messze vannak, ők nem jöhetnek ide. Az állomásról festett kép azonban így is teljesnek tűnik.

Balmazújváros a Füzesabony—Debrecen közötti vonalon fekszik. A vonal átépítése állítólag 1985-re elkészül. Akkor majd nagyobb lesz a tengelynyomás és a személyvonatok sem. 50-60 kilométeres sebességgel közlekednek, mint jelenleg.

— A személy- és a teherszállítást illetően egyaránt a nagy forgalmú kisállomások közé tartozunk — mondja Szendrei Lajos. — *Naponta mintegy 1600 ember fordul meg nálunk, többségük a lakóhely és Debrecen közötti ingázó.* Ezek mással nem is utazhatnak, mint vonattal, hiszen Debrecenbe nincs közvetlen autóbuszjárat. A vasúti közlekedés viszont nem mindenkor alkalmazkodik a tömegigényekhez. Az idegenforgalom nem érint bennünket. Az erre utazó turisták inkább Hortobágyot választják végcélként.

— Ami a teherforgalmat illeti: *a vidék gazdaságai, vállalatai itt adják fel áruikat és itt veszik át a nekik címzett kocsikat* — folytatta. — Legnagyobb fuvaroztatóink a hortobágyi Lenin Tsz, a helyi Vörös Csillag Tsz, a nádgazdaság, a ruhagyár és a Gabonaforgalmi Vállalat. Feladásaik jó része exportra megy, ami tőlünk is pontosabb munkát követel. *Nappali szolgálatban négy, éjszakánként öt-hat tehervonat érinti az állomást, viszik-hozzák a kocsikat.* Szezonban számuk még ennél is több. Kampányban például mi is indítunk irányvonatokat. Évente elmegy Balmazújvárosból 190—200 ezer tonna áru és körülbelül ennyi is érkezik.

Az állomás létszáma 22 fő. Kevesen vagyunk, a pihenőnapokat alig ismerjük, a huszonnégy órás szolgálatokat annál jobban. Főleg az őszi csúcsban érezzük a hiányt. *Ilyenkor a szolgálattevőre sok munka hárul.* Rendes ténykedése mellett ő vezeti az irányvonatok összeállításához szükséges tolatásokat. Neki kell mérlegelnie a rakott kocsikat, de azokat is, amelyek más állomásról érkeznek, mivel a vonalon csak itt van négytengelyes vagonok súlymegállapítására alkalmas vágánymérleg. Az állomás abonyi végén levő közúti sorompót csak a forgalmi irodából lehet kezelni, a gyakori kihúzások miatt a türelmetlen autósok gyakran „elviszik" a csapórudat.

Az állomáson két szocialista brigád dolgozik. Amióta megalakultak, megszépült a környezet. A két kollektívában jó az összetartás.

Tóth Zoltán

93,6 milliós költséggel

Befejeződött Sárvár állomás átépítése

A közelmúltban befejeződött *Sárvár* állomás teljes vágányhálózatának átépítése, korszerűsítése. Ezzel egyidőben átépítették a biztosítóberendezéseket. A három éve kezdődött beruházás *93,6 millió forintba került,* amelyből a pályaépítés költsége 72,9 millió forintot tett ki. 9,5 kilométer hosszúságban nyolc vágányt építettek át. Az 54 kg/folyóméter terhelésű sínek a vonatok 120 kilométeres óránkénti sebességgel való áthaladását teszik lehetővé.

Az utasok kényelmesebb le- és felszállását segíti a második és harmadik vágány közötti 360 méter hosszú magasperon. Ugyanilyen hosszúságban védőkerítést is építettek az utasok biztonsága érdekében.

A munkálatokkal párhuzamosan — MÁV segítséggel — a baromfifeldolgozó vállalat, a Rába gyár és a cukorgyár is felújította iparvágányait. Új, hasonlóan nagy teherbírású iparvágányt építtetett az állami gazdaság.

Az integra dominó berendezés telepítésével minden forgalmi művelet automatikusan történik Sárváron. A vonatrendezéseket, tolatásokat kiválóan segíti az utasítást és tájékoztatást adó hangszórórendszer. Az új hangos utastájékoztató érthető információkkal látja el az utazókat és várakozókat. A négy energiatakarékos fényszórótorony teljes megvilágítást nyújt. Javult ezzel az állomás munkavédelmi, vasútbiztonsági és társadalmi tulajdonvédelmi helyzete.

A vasútállomás túloldalán a vagongyár, a TÜZÉP és a cipészszövetkezet 2000 dolgozója számára gyalogos-felüljárót emeltek.

Az átépítés után 16 váltókezelő vált feleslegessé. Már jó időben mindenkivel elbeszélgettek a gazdasági- és társadalmi szervezetek vezetői. Így mindössze egy ember távozott a vasútról. *Átcsoportosítással kilenc vasutasnak helyben, hatnak a közeli Celldömölkön biztosítottak munkahelyet.*

Sárvár állomás átépítésének a terveit a *MÁV Tervező Intézet* készítette. A pályát a celldömölki építési főnökség, a biztosítóberendezéseket a szombathelyi távközlő- és biztosítóberendezési építési főnökség építette. A beruházó a szombathelyi igazgatóság tervgazdasági- és műszaki fejlesztési osztálya volt.

Sz. Jakab István

ELHANYAGOLT VONATOK

Sok szó esik mostanában a kulturáltabb utazás feltételeinek megteremtéséről a MÁV-nál. Ez az igyekezet azonban nem látszik meg a Dombóvár és Veszprém között közlekedő szerelvényeken. Az ajtók nagy részét nem lehet bezárni, az ablakokat nem lehet lehúzni, a kocsik kívül-belül koszosak.

A téli utazás sem örömtelibb ezen a vonalon. A melegítő kályhák füstölnek, az utastérben hideg van. Az idén még kényelmetlenebb lett az utazás, mert minden Dombóvár és Veszprém között közlekedő személyvonatból Lepsényben át kell szállni egy másik szerelvénybe. Ez az intézkedés természetesen nem váltotta ki az utasok rokonszenvét.

Bódogh Mihály
Dombóvár

GYŐRI VASUTAS VÖRÖSKERESZTESEK

A győri vasutas vöröskeresztesek környezetvédelmi tevékenysége, a tisztasági mozgalom 30 éves múltra tekinthet vissza. 1979-ben a Hazafias Népfronttal közösen indított *Tiszta szolgálati hely* mozgalom is eredményesnek bizonyult; a szolgálati helyek közepesen, jól, vagy kiválóan megfelelnek az értékeléseken. Örülnek Győrben annak, hogy ebben a tevékenységükben támogatókra találtak a KISZ-szervezetekben és a szocialista brigádokban. A vöröskeresztesek javaslatára a személypályaudvari hangosbemondó felhívja az érkező és átutazó utasok figyelmét az állomási helyiségek és a vasúti kocsik tisztaságának a megóvására, több helyen ezzel kapcsolatos feliratokat is elhelyeztek.

A moziüzemi vállalat a jövőben a diákváróban híradó és egyéb filmek vetítését tervezi. A vöröskeresztesek a hír hallatára előálltak azzal, hogy egyidejűleg egészségvédelmi és egészségnevelési filmeket is vetítsenek a várakozó utasoknak.

Tapasztalatcseréket szervezneknek hazai, valamint NDK-beli és csehszlovák testvérszervezeteikkel.

Tervezik, hogy a győri körzeti üzemfőnökséghez tartozó *Hegyeshalomban, Mosonmagyaróváron* és *Rajkán* önálló vasutas vöröskeresztes szervezeteket hoznak létre. Növelik a taglétszámot és a véradók számát.

A győri vasutas vöröskeresztes szervezet elnöke *dr. Ferenczy Imre* üzemorvos, titkára *Rontó Lászlóné* számviteli vezető lett. *Dr. Ferenczy Imre* eddigi tevékenységéért, a Vöröskeresztes munkáért kitüntetés ezüst fokozatát kapta meg a közelmúltban megtartott városi küldöttértekezleten.

Sz. J. I.

Almaszüret előtt

A korábbi évekhez hasonlóan ezen az őszön is segítenek a vasutasok a szabolcsi alma betakarításában. Ezekben a napokban vették fel a kapcsolatot velük a termelőszövetkezetek. Az augusztus végétől október közepéig húzódó szedési munkákban a záhonyi Lenin Termelőszövetkezetben szorgoskodik a legtöbb vasutaskéz; *ezerkétszázan vesznek részt.* A gépesített rakodási főnökség és az eperjeskei átrakók Tuzséron fognak dolgozni. A fényeslitkei vasutasok a helyi Tisza Gyöngye tsz-ben vállaltak társadalmi munkát. A termelőszövetkezetek és a vasutasok közötti kapcsolat nemcsak az almaszüretre, hanem — örvendetes kezdeményezés — kulturális együttműködésre is lehetőséget teremt.

KORMOSOK

Sokoldalú, tapasztalt szakemberek a gőzmozdonyok nagykanizsai orvosai

A nagykanizsai körzeti üzemfőnökség mozdonyfenntartó műhelyében hallott kifejezések furcsán hatnak az átlagember fülének. A kormos például afféle megkülönböztető jelző. A gőzmozdonyjavítókat hívják így. Azokat, akiknek a keze munkája nyomán újjászületnek az öreg gőzösök.

Az egyik ilyen ezermester *Horváth Imre* csoportvezető több szakmával is rendelkezik.

— Villanyszerelőként kezdtem, azután a géplakatos szakmát sajátítottam el. Korábbi munkahelyemen, egy ipari szövetkezetben, a vasas szakma legváltozatosabb fogásai is ujjaimba ivódtak, közben a hegesztővizsgát is letettem. Amikor a vasúthoz kerültem, mozdonyvezetőként kezdtem — ez a harmadik önálló szakma.

A mozigéptől a villanyszerelésig

— Úgy hallottam, kitüntetett mozigépész is a faluban.

— Igen, ez apánktól örökölt tudomány, az öcsém is elsajátította. Nem szakma, de falun nagyon becsülik. Hogy ezek mellett minden elektromos gépet magam javítok a háztartásban, az ennek a szerteágazó ismeretnek köszönhető.

S bár azt mondják, aki sokat tud, az semmihez sem ért, e mondás kivételesen sem illik Horváth Imrére. Az általa irányított csoportokra mindig számíthatnak a műhely vezetői.

— *Áprilisban csupa olyan munka jött össze, hogy veszély fenyegette a tervet* — eleveníti fel a csoport legutóbbi tettét. — *Az ötnapos munkahét ellenére szombaton és vasárnap is bejöttünk, ez a két nap egy felújított mozdonyt jelentett.*

S hogy milyen munka van egy ilyen mozdony mögött, arról csak a szakmabeliek mesélhetnek.

— A fiam, aki autó-motor szerelőnek tanul, egyszer megnézett egy dízelmotort s szinte beleásadt — mosolyog az emlék hatására Horváth Imre. — Hja, kérem nálunk egy hengerfej 96, egy persely 59 kilogramm, s egy kisebb dugattyú is megközelíti a fél mázsát.

— Akad ennél nehezebb munka?

— *Amikor egy hengerfejet leveszünk — 46-os csavarok tartják —, gyakran az egész csoport belekapaszkodik a három méteres hosszabbítóba, hogy meglazítsuk az anyákat.* A visszahelyezésnél — ehhez elég három ember — már csak 180 kilopondos erővel kell meghúzni a csavarokat.

Selejtezési menet a bontótelepre

Gáspár Sándor fenntartási csoportvezető már étizedekben méri a vasútnál töltött időt.

— *Bizony nekünk régieknek megfájdul a szívünk egy-egy selejtezés láttán. A hajdan becsült gőzmozdonyok utolsó útja a bontótelepre vezet.* Ott a jobbak még a kazánjukat átadják valamelyik kertészetnek, a többi meg... Pedig a 424-esek ma is elvinnék bármelyik gyorsot. A 328-asért már kevésbé fáj a szívünk. Míg az egyik oldalunk nem bírta a meleget, a másik oldalunkon befagyott a ceglédi kannába a víz. Szóval a szigetelése nem sokat ért.

— Pedig az sem volt rossz konstrukció — védi az ominózus típust *Simon Antal*, az utolsó kanizsai selejtezési menet mozdonyvezetője.

— Mögöttem nyolc gőzös. Szinte lépésben mentünk, úgy csikorogtak a tengelyek. Igaz, ezeket a gépeket ilyenkor már évekig nem olajozza senki, ott állnak valamelyik mellékvágányon. Hat esztendeje volt, de lassan érik a következő, a dízelek kiszorítják ezeket a szénfalókat — idézi az emlékezetes utat Simon Antal.

Közben a mai viszonyokra terelődik a szó. Itt Nagykanizsán 80 szakmunkás — esztergályostól a dízelszerelőig — feladata a több tucat gőzös, illetve dízelmozdony fenntartása. Ismerve az előírásokat nincsenek irigylésre méltó helyzetben.

— *A gépeket 48 óránként át kell nézni valamelyik műhelynek.* Ha a budapesti gép ideje itt jár le, mi nézzük meg. Ha a mi mozdonyunk Szombathelyen közlekedik, ott megy műhelybe. Ez csak a kisebb feladat. Ezenkívül van az úgynevezett „hat havi" és az évenként ismétlődő részleges vizsga. Ezek a gőzmozdonyokra vonatkoznak. *A dízeleknél a megtett kilométer szabja meg a műhelybe vonulást.* S ilyenkor gyakorlatilag az utolsó csavarig mindent ellenőrzünk.

Kemény munka a gőzösök javítása

Ezeknek a tüzetes vizsgáknak egyik tudója *Szabadi Pál*, aki 1959-ben került ide a műhelybe, s ma a gőzmozdonyt javító csoport vezetője.

— Heti program szerint érkeznek a gépek. Most például már a télre készülünk, olyankor nincs idő a több napos munkákra a szerelvény fűtését biztosító kazánkocsiknál. Közben sorra kerülnek az előírt gőzösök is. A pécsi igazgatóság területén ezeket csak mi javítjuk.

— Meddig tart egy ilyen mozdony nagyjavítása?

— *Amikor levetkőztetjük* — mi így nevezzük az évente ismétlődő nagyjavítást — *csak a tengelyek maradnak a helyükön, meg a váz.* Ez a hattagú csoportnak 665 munkaóra. Kemény munka, hiszen a dugattyúk 150 kilósak, s a tolattyú is alig kevesebb egy mázsánál.

— Mint régi „kormos", még mennyit időt jósol a gőzösöknek?

— Nehéz ezt megmondani. Amikor a szakmát tanultam, akkor azt mondták, még néhány év és szakosodhatunk dízelre, pedig még csak két zebra — M31-es dízel — volt itt mutatóban. *Azóta eltelt két évtized, de a mellékvonalakon még mindig szép számmal futnak gőzösök.*

— S ki mossa ezeket a hajdan kék munkaruhákat?

— *Évekig a feleségem, egy éve a Patyolat elvállalta* — mondja Szabadi Pál. — Azóta rendszeresen lát mosószert, és a kék szín is felismerhető. Ma már könnyebben megválunk tőlük, de egy füstszekrény javítása után talán a mosógép is sírvafakad, ha meglátja a munkaruhánkat.

Az apja példájára a vasutat választotta

— Miért vállalta ezt a mesterséget?

— *Az apám is itt dolgozott 40. évig.* Igaz én villanyszerelő akartam lenni a vasútnál, de abban az évben csak járműlakatost vettek fel, hát beadtam a derekamat csak azért, hogy vasutas lehessek.

— Megérte?

— Szeretem ezt a munkát. Tudja valamikor Budapesten a járműjavítóban még száz kazánkovács dolgozott, ma alig féltucat. S mi itt Kanizsán ettől a munkától sem ijedünk meg, ezt pedig ma kevesen mondhatják el.

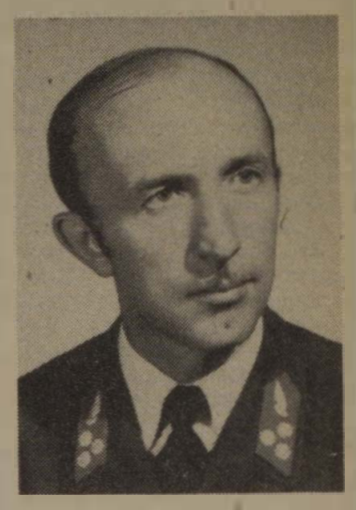
— Elismerés?

— *Nem panaszkodhatunk. szinte minden évre jut valamilyen elismerés a brigádnak.* Én tavaly a Szovjetunióban voltam. Annak örültem, hogy a több mint 6000 kilométeres utat is vonattal tettük meg. Én élveztem a hosszú utat, büszke is vagyok vasutas mivoltomra.

Győri András

Kiváló vasutas

Hosszú János vizsgáló főkalauz



Egy ismerőse bíztatására 18 évesen került Szegeden a vasúthoz. Raktári munkásnak jelentkezett, de a felvételnél jelenlévő vezénylőtiszt meggyőző érveinek a hatására vonatfékező lett. Az ötvenes évek végén bizony nem a legkönnyebb munkák közé tartozott a fékezőké. A fiatal vasutas a tehervonatok fékezőbódéiban hamar megismerte a nyár és a tél viszontagságait, e munka minden nehézségét. *De nem hátrált meg.* Önszorgalomból letette a kereskedelmi vizsgát és attól kezdve jegyvizsgálói táskával a nyakában már személyvonatokon is utazott. 1963-ban vonatvezetői vizsgát tett, s most már felváltva utazott a személy- és tehervonatokkal. *Ha a vasút érdeke úgy kívánta, később sem riadt vissza a fékezői utaktól, vagy a szegedi pályaudvarok közötti tranzitálástól.* S, ahogy az évek teltek, úgy bővültek ismeretei, vált egyre jobban univerzális utazóvá. Az utóbbi 8—10 évben már inkább csak jegyvizsgálónak osztották be.

S, ahogy az évek teltek, úgy bővültek ismeretei, vált egyre jobban univerzális utazóvá. Az utóbbi 8-10 évben már inkább csak jegyvizsgálónak osztották be.

Csendes, szerény, a vitákat, veszekedéseket kerülő jegyvizsgálóként ismerték munkatársai, és az utasok is. Közvetlen vezetői is észrevették jó tulajdonságait, igyekezetét.

Két éve újabb vizsgán bizonyította rátermettségét, *vizsgáló főkalauz lett.* Tizenöt társával együtt járja az igazgatóság területét, sőt nem egyszer az ország más részeibe is elvezényelik őket. Ellenőrzik, segítik a jegyvizsgálók munkáját. Hogy mi mindent kell tudni egy vizsgáló főkalauznak, azt hosszasan, részletesen sorolja. *Legfontosabb, hogy maximálisan tisztában legyen munkájával, ismerje az összes díjszabási rendelkezést, a vitás kérdésekre pontos, határozott választ tudjon adni, jó emberismerő legyen, és az utasokkal kellő kapcsolatot tudjon teremteni.* Véleménye szerint ezen múlik minden. Hiszen az utasok elsősorban a jegyvizsgálók munkáján keresztül ítélik meg a vasutasok munkáját. Úgy kell dolgozniok, hogy a végállomáson az utas megelégedéssel szálljon ki a vonatból. S, ha útközben mégis probléma adódik, akkor azt a lehető leggyorsabban rendezni kell. Kerülni kell minden vitát, higgadtan, meggyőzően kell szót érteni az utassal. Ha nehéz helyzetbe kerül, akkor is tudnia kell, hogy mit csináljon. Legutóbb, pár hete a 704-es gyorsvonattal alig indultak el Ceglédről, amikor a mozgó vonatra egy ötven év körüli férfi felugrott, de elvétette a lépcsőt és kapaszkodva lógott a levegőben. Azonnal cselekedett, meghúzta a vészféket, a vonat megállt, a felelőtlen utas ezúttal szerencsésen megúszta könnyelműségét. Az esetről csak annyit mond: munkánkhoz tartozik ez is, indulásnál erre mindig figyelni kell.

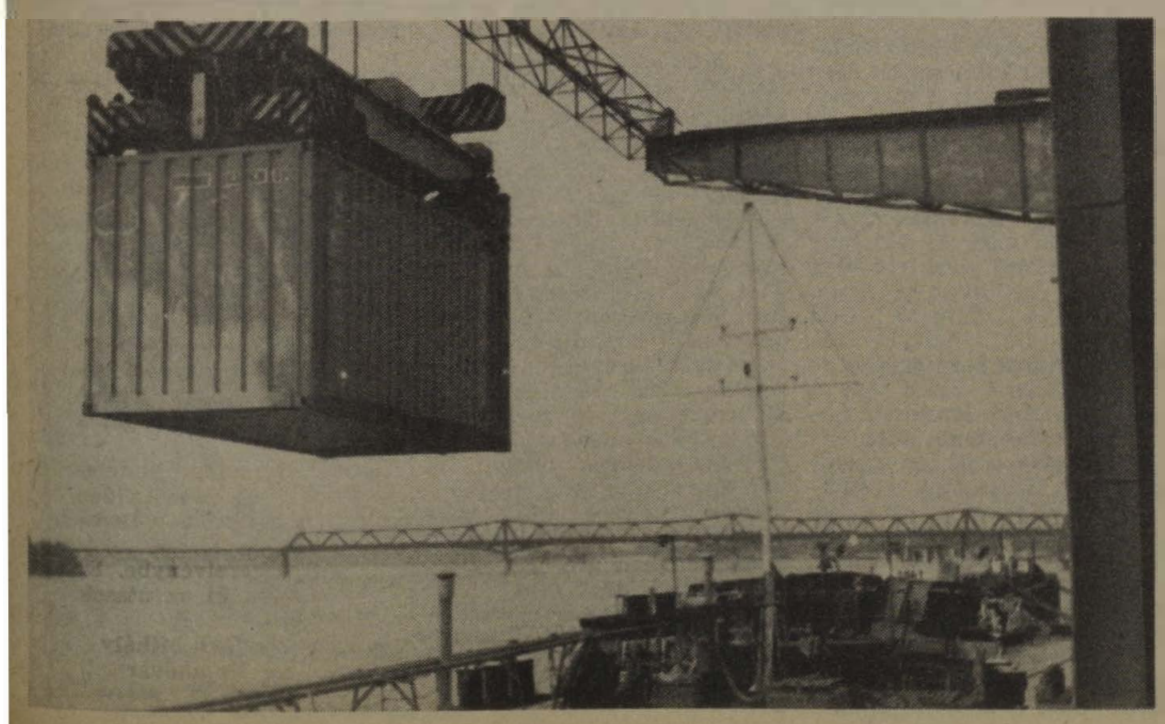
Hosszú János a díjszabási csoport *Széchenyi István* szocialista brigádjának tagja, legutóbb arany fokozatot értek el. Hárman egy idős asszonyt patronálnak, segítik, könnyebbé teszik életét. 1964-től párttag, korábban öt évig KISZ-titkár volt, most az üzemfőnökség pártvezetőségének a tagja. Az szb javaslatára szabadidejében járja a város boltjait, üzleteit, *kereskedelmi társadalmi ellenőrként vigyáz a közösség érdekére.* A vasúton pedig a vagyonvédelmi csoport tagja. Munkája mellett állandóan képezi magát. Tavaly elvégezte a vasúti szakközépiskolát is.

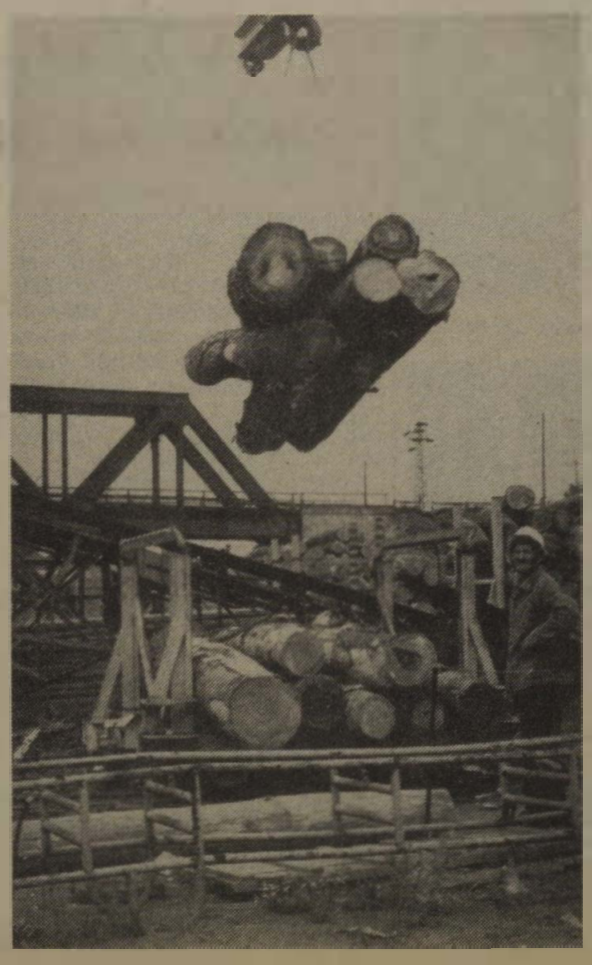
Lelkiismeretes, becsületes munkáját a vasút vezetői is elismerik. A Kiváló Dolgozó kitüntetés, az igazgatói és vezérigazgatói dicséret mellé az idei vasutasnapon a *Kiváló Vasutas* kitüntetést is megkapta.

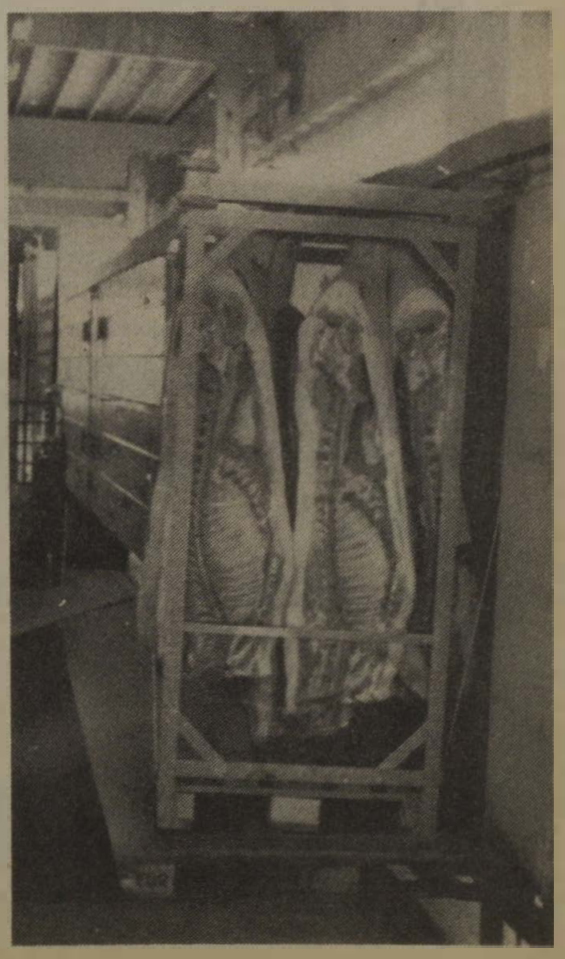
Gellért József

Baján a vasút, a közút és a vízi út találkozásánál a három ágazat szorosan együttműködik az áruszállításban. Az együttes munkából 13 iparvágányával nagy részt vállal a vasút. Ezt a bajai Duna-parton és a hűtőház területén készült felvételek is bizonyítják.

Fotó: Zelman Ferenc







Aki időt nyer, életet nyer

Beszélgetés dr. Szabóki Ferenc belgyógyász főorvossal a szívinfarktus megelőzéséről és gyógyításáról

A közelmúltban Moszkvában rendezték a kardiológiai szakemberek világkongresszusát. A Kreml kongresszusi termében rendezett egészségügyi fórumon a több mint ötezer szakember között ott volt *dr. Szabóki Ferenc* belgyógyász főorvos, a MÁV Kórház nemzetközi viszonylatban is elismert kardiológusa. Vele beszélgettünk munkájáról, korunk népbetegsége az infarktus gyógyítási lehetőségéről.

Dr. Szabóki Ferenc vasutas szülők gyermeke, s immár két évtizede gyógyítja a MÁV Kórházba kerülő szívbetegeket, a mellkasi szervek működésére panaszkodó vasutasokat. A minap kapta meg a törzsgárda ezüst fokozatát. Mint egykori KISZ-titkár és pártvezetőségi tag is közismert volt az orvoskollégák, asszisztensek, nővérek körében, hírnevét a munkatársak és betegek előtt elsősorban lelkiismeretes, elkötelezett gyógyító munkájával vívta ki.

Közös munkával

— *Szerencsés embernek mondhatom magam, hogy pályakezdő orvosként a MÁV Kórház belgyógyászati osztályán olyan jól összeforrott közösségbe kerültem, ahol a szakmai fejlődés mellett a közéleti munkához is adottak voltak a feltételek.* Pályám kezdetén a tüdő- és a szívműködés harmóniájában előforduló zavarok, káros elváltozások gyógyításával foglalkoztam. Ebben a témában a hazai és külföldi szakirodalom minden fellelhető, s figyelmet érdemlő utalásait tanulmányoztam. De helyesebb, ha úgy fogalmazok, hogy tanulmányoztuk, hiszen egy idő után a felmérhetetlenül megsokasodott szakirányú információ feldolgozására egyedül aligha lettem volna képes. Másrészt a mi szakmánkban egyéni és közösségi érdekeket, s nem utolsó sorban a betegek szempontjait is figyelembe véve nemcsak elkerülhetetlen, hanem szükséges is a megfelelő szakosodás. Ez történt a mi belgyógyászati közösségünkben is, ahol elismert orvosokkal, asszisztensekkel dolgozom együtt. Ezért mondom minden túlzott szerénységet vagy álszerénységet mellőzve: *sikereinket is közös munkával értük el, de gondjaink is közösek.*

Ultrahangos vizsgáló

Kutatásaikhoz kellő anyagi, technikai hátteret biztosítottak a MÁV Kórház, a Vasútegészségügyi Igazdatóság és a MÁV vezetői. Így került sor többek között a budapesti vontatási főnökségeken *speciális szív és légzőszervi szűrővizsgálatokra.* Az adatok feldolgozása után tapasztalataikat az egészségügyi folyóiratokban is közzétették. Az akkori szűrővizsgálaton részt vettek közül sok vasutast részesítettek megelőző gyógyításban, illetve ma is többen járnak rendszeres gyógykezelésre, kontrollvizsgálatra a szűrést végző szakorvosokhoz.

Beszélgetés közben azt is megtudtam, hogy az 1970-es évek elejétől világszerte nagyobb érdeklődés tapasztalható a szívműködés zavarai, a szívkoszorúér betegségei iránt. A MÁV Kórház belgyógyászati közössége is lépést tartott ezzel, amihez a személyes érdeklődésen túl az az óriási technikai fejlődés is hozzájárult, ami az elmúlt két évtizedben a MÁV Kórház felszereléseinek színvonalában bekövetkezett. Ezek együttes hatásának eredménye, hogy a kórház belgyógyászatán a hazai és nemzetközi átlagnál nem rosszabb a szívbetegek között a mortalitás, vagyis az elhalálozás aránya.

— *Hozzá kell ehhez is tenni, hogy az eredményekben a főigazgató főorvostól az asszisztensnőkig mindenkinek megvolt, s megvan a maga szerepe.* Az itteni orvosok felkészültsége, s technikai bázisunk révén valamennyi hazai egészségügyi szervvel, vasúti üzemorvossal, területi egészségügyi központjainkkal jó partneri kapcsolatot sikerült kialakítani. *A szívbetegségek gyógyításában és elsősorban a megelőzésben, különösen 1976 óta léptünk nagyot előre.* Akkor kaptunk egy korszerű ultrahangos vizsgálóberendezést, amiből még jelenleg is alig féltucatnyi van az országban. Ezzel a berendezéssel végzett vizsgálati és betegségmegelőzési tapasztalatainkat mondtam el a moszkvai világkongresszuson is, ami tovább növelte kis közösségünk tekintélyét.

— Mi volt a lényege az előadásnak, illetve miben látja a szívinfarktus hatásosabb gyógyítását?

— *A szívinfarktus gyógyításánál a világon mindenütt először azt kell megállapítani, hogy mennyi az elhalt szívizom a betegnél.* Ez meghatározza a további gyógymódot is. Klasszikus módon az úgynevezett enzimgörbe vizsgálata adott erre megfelelő módot. Ez azonban nagyon hosszadalmas volt. Olykor a 48 órát is meghaladta a vizsgálatra felhasznált idő. *Az ultrahangos berendezések forradalmi átalakulást eredményeztek, ezen a területen.* A vizsgálati adatok értékelésével együtt 1,5 óra alatt elvégzik a szükséges méréseket, megkönnyítik az orvos munkáját, s végső soron az operatív gyors beavatkozás által számos ember életének megmentését, gyógyulását teszik lehetővé.

Jó úton haladnak

— E berendezések hasznosításában közösségünk az elsők között volt az országban, s a világkongresszus is azt erősítette meg: *jó úton haladunk.* A megelőző munkát kell még tovább javítanunk. Az emberek általában félnek az orvostól, a kórháztól. Pedig a kicsi bajból lesznek a nagyobbak, s itt hatványozottan igazolódik a közismert mondás: *aki időt nyer, életet nyer.* Utalnom kell egy, a vasúti munkaerőgazdálkodás szempontjából sem közömbös tapasztalatra. Általában megbélyegzik, csökkent kapacitású embernek tekintik a kezdő infarktuson átesett betegeket vezetők és kollégák egyaránt. Ilyenkor gyakran elhangzik: *maradj csak otthon, pihend ki magad pajtás stb.* Kell a pihenés, de olykor ez sem használ. Tapasztaljuk, hogy az infarktuson átesett beteg, ha magára marad, többet foglalkozik saját betegségével, eltúloz dolgokat, ami nehezíti a gyógyítást.

Csökkenteni kell ezeket a lehetőségeket a családban, a munkahelyen és természetesen a gyógyintézetekben is.

Orosz Károly

MUNKAVÉDELMI HÓNAP

a szentesi körzeti üzemfőnökségnél

A szentesi körzeti üzemfőnökségnél munkavédelmi hónapot tartottak, amelynek az volt a célja, hogy az ismeretek még tudatosabbá váljanak, hogy megelőzzék a baleseteket. A munkavédelmi hónap keretében szervezett programsorozatban több száz dolgozó vett részt.

A szocialista brigádok javaslatára a vontatási üzemegységnél közlekedésbiztonsági vizsgálatot tartottak. Ennek keretében *megfigyelték a vasúti járművek fékberendezéseinek a működését. Nagy gondot fordítottak a vonat személyzetének a szolgálat ellátására is. A motor- és mozdonyvezetők kezében van az utasok élete, ezért nemcsak az alkoholos állapotot kell figyelni, hanem minden olyan körülményt, amely csökkenti a kifogástalan munkát.* A fáradt, kimerült ember könnyen elbóbiskol, ezért csak pihent állapotban lehet szolgálatra jelentkezni. A túlzott gyógyszerfogyasztás is csökkentheti az éberséget és tompíthatja a reflexeket, amelyekre olyan nagy szükség van a rendkívüli veszélyhelyzetekben. Ezeknek a vizsgálata fokozottabb hangsúlyt kapott a munkavédelmi hónap keretében.

Emberi oldalról az volt a tapasztalat, hogy a közlekedés biztonságáért felelős vasutasok fegyelmezetten dolgoznak, az utazóközönség nyugodtan szállhat fel a vonatokra.

A végrehajtó szolgálatnál különösen nagy jelentősége van az orvosi vizsgálatoknak, mert a betegségeken túl számos olyan állapota is lehet egy embernek, amely miatt nem alkalmas az életekért felelős vasúti munkára. Ezekről és a pszichológiai érzékenység szerepéről tartott előadást *dr. Szabó Tibor*, a pszichológiai tudományok doktora.

Sokan nem értenek egyet a vasutasok pszichológiai vizsgálatával. A dolgozók körében szüntelenül élénk vita folyik erről. Már az előadás előtt kilenc írásos kérdés fogadta dr. Szabó Tibort, többek között ilyenek:

— Miért kell a mozdonyvezetőket lelki szondába fújatni? Hiszen a szakmai vizsgákon és a meg-megújuló időszakos vizsgák során bebizonyították, hogy alkalmasak felelősségteljes munkájuk elvégzésére.

— Ha bármely munkaterületre gondolunk és számbavesszük a hosszú szolgálati idő alatt jól dolgozó embereket, akik már sokszorosan helytálltak, akkor a 30-35 kérdéses tesztlapos faggatást tortúrának és bizalmatlanságnak tekintik.

Dr. Szabó Tibor rávilágított a pszichológia és a munkavédelem szoros összefüggésére. *Meggyőző érv, hogy a gyengébb szellemi kapacitású emberanyagra kockázatosabb emberéletet rábízni.* Szakmai és orvosi álláspont, hogy a minimálisan szükséges általános intelligencia hiányában, szűkebb a szakmai befogadóképesség és ezért egy-egy fontosabb területen nem lehet megbízhatóan dolgozni. A tesztlapok nagyon élesen rávilágítanak ezekre a fogyatékosságokra. Kirívó esetekben a TEK bizottságai kimondják a vasúti szolgálatra alkalmatlanságot, vagy csak egyszerűbb munkakörben foglalkoztatható a dolgozó.

A munkavédelmi őröket a dolgozók választják meg, fontos szerep hárul rájuk a balesetek megelőzésében. *Az üzemfőnökségnél 102 munkavédelmi őr végzi tevékenységét.* Az elmúlt időszakban tizenkét írásos észrevételt tettek a védőeszközök és felszerelések hiányosságairól, valamint a terepegyenetlenségekből eredő baleseti forrásokról.

A vontatási részlegnél a műhelyekben és a motorvonatok közlekedése közben a hallást folyamatos káros behatás éri. *Dr. Kiss Ferenc* igazgató főorvos a zajártalomról tartott előadást.

A munkavédelmi hónap záró programjaként vetélkedőt tartottak, amelyen szocialista és munkabrigádok vettek részt. A vetélkedő keretében megtörtént baleseteket és azok okait kellett elemezni. Számot adtak a versenyző csapatok munkavédelmi és KRESZ-ismereteikről is. Legeredményesebben szerepelt *Tóth Lajosné* brigádja (Szentes), *Kovács Mihály* brigádja (Tótkomlós).

Fogas Pál

Munkavédelmi vetélkedő

Április elején 64 szocialista brigád képviseletében százhetvenhárom brigádtag vett részt abban a munkavédelmi vetélkedőben, melyet a miskolci járműjavító vezetői a szakszervezeti bizottsággal közösen szerveztek. Három hónapon keresztül öt megoldandó feladatsorozatot kaptak a szocialista brigádok, s a legjobb 32 brigádból 21 vehetett részt a döntőben.

A döntőt július 6-án az üzem éttermében rendezték meg, ahol a 3 tagú csapatoknak öt kérdésre kellett választ adni, egyre írásban és négyre szóban. A kérdések azokat a munkaterületeket és veszélyforrásokat tartalmazták, *melyek a balesetek megelőzése érdekében rendkívül fontosak, s választ adnak a védőfelszerelések, a gépkezelések, az egyes ártalmak megelőzésének módjaira.* Nem maradtak ki a szerszámokkal, az anyagmozgatással kapcsolatos és a mindennapi életben előforduló esetek sem.

A vetélkedő első három helyezettje pénzjutalmat, további 12 brigád oklevelet kapott.

Pazarló forgalmisták

Július 15-én továbbítottam a 407-es számú Borsod expresszt és a 404-es számú gyorsvonatot. Mi mozdonyvezetők gyakran bosszankodunk a késve kezelt jelzők miatt. Ezen a napon is volt okom a bosszúságra, hiszen az expresszt Nyékládháza, Emőd és Mezőkövesd állomások előtt is le kellett lassítanom, mert a forgalmi szolgálattevők későn kezelték a jelzőt.

Budapestről Miskolcra közlekedve a 404-es gyorssal az eset megismétlődött Kőbánya-Felső, Tura és Mezőkeresztes állomások bejárati jelzői előtt. Talán összebeszéltek a forgalmisták? Nem tudom. A vonatok az említettek ellenére pontosan érkeztek ugyan végállomásukra, de jóval több energiát kellett felhasználni a szokásosnál. Egyszóval a forgalomirányítók kényelmessége miatt többe került az út a MÁV-nak. Érdemes lenne ezen az illetékeseknek is elgondolkozni, és a pazarlókat felelősségre vonni!

Sepsi Gyula
mozdonyvezető

Riportunk nyomán

Intézkedtek az illetékesek

Lapunk június 14-i számában *„Vigyázat, hulladékveszély!"* címmel riportot közöltünk a Keleti pályaudvar tároló vágányai, őrhelyei között lévő hulladékok eltakarításának gondjairól, a szeméthegyek veszélyeiről. A riport nyomán a budapesti igazgatóság üzemviteli osztálya — az építési és pályafenntartási, valamint a vontatási osztály bevonásával — vizsgálatot tartott a helyszínen. Az intézkedésekről az üzemviteli osztály vezetője tájékoztatta szerkesztőségünket.

„A riportban leírt kedvezőtlen állapot elsősorban a tárolóvágányok között tapasztalható. A szemét rendszeres eltakarítása a körzeti üzemfőnökség mellékfoglalkozású területi takarítókat állított be. Az érdekelt osztályok intézkedést tettek szemétgyűjtő konténerek beszerzésére és azok vágányok közötti elhelyezésére, illetve használatára is. A riportban foglaltak feltárását köszönjük."

Véradónap Debrecenben

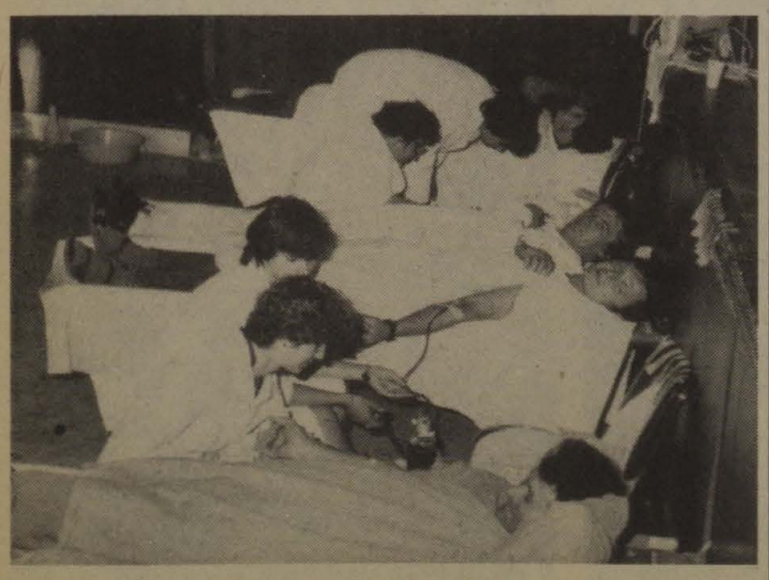
A debreceni körzeti üzemfőnökség vontatási üzemegységének dolgozói részére a vöröskeresztes vezetőség kétnapos véradónapot rendezett. Az önkéntes véradáson mintegy hetvenen vettek részt és 22 liter vért adtak. Köztük volt *Kiss Csaba* 25, *Bolega József* 20 és *Szabó Tivadar* 19-szeres véradó.

A vöröskeresztes vezetőség tagjai közül kiemelkedő szervezőmunkát végzett *Plank Andorné, Bak Gyuláné.*

Székesfehérvári véradók

A székesfehérvári járműjavító Vöröskereszt-alapszervezete és szakszervezeti bizottsága az idén is megrendezte a már hagyományos véradónapot. Száznyolcvan dolgozó összesen 64 liter vért adott térítésmentesen a vértranszfúziós állomás részére. Az üzem több dolgozója rendszeres véradó. Sürgős esetekben azonnal rendelkezésre állnak.

Fehér köpenybe öltözött munkások a várakozók között



Megkezdődött a véradás

ÚJ BIZTOSÍTÁSI FORMA

A hitelfedezeti életbiztosítás mint az otthonteremtés fedezete

Napjainkban szinte nincs olyan fórum, ahol ne olvashatnánk a lakásépítkezés előttünk álló célkitűzéseiről. A tanácskozásokon, vitákon egyértelműen az az álláspont alakult ki, hogy mind nagyobb szerephez jut a magánerőből történő építkezés. Ehhez természetesen — különösen a fiatalok esetében — a kölcsönök, hitelek egész sorát kell igénybe venni. Az OTP, a vállalati és a családi-baráti körből összeszedett kölcsön csak az első időszakot teszi látszólag könnyűvé a fiataloknak. Bármilyen gondosan mérik is fel, hogy milyen anyagi tehertételt tudnak magukra vállalni, előbb-utóbb előjön az a nyomasztó gondolat: *miként tudják tartozásukat törleszteni, kiegyenlíteni, ha netán valamelyikük meghal.* Ezzel a szomorú gondolattal pedig szembe kell nézni, annál is inkább, mert ezeket a kölcsönöket olyan hosszú törlesztési időszakra veszik igénybe, hogy mire könnyebbé válna a visszafizetés, már gyerekek is „szaporítják" a gondot.

A hitelfedezeti életbiztosítási módozatot kifejezetten ezen szempontok figyelembevételével dolgozták ki és vezették be. A biztosítás lényege, hogy a tartozások fennállásáig azok csökkenésének megfelelően nyújt anyagi biztonságot. Attól függően, hogy öt, tíz vagy akár harmincöt évre szól-e a kölcsön, a biztosítás is ilyen periódusokra köthető. *Díja attól függ, hogy hány éves korban, milyen hosszú időre és milyen összegre kötik meg a biztosítást.* Természetesen fiatal korban rövidebb időre, kisebb összegre a díj is alacsonyabb, de változatlan, függetlenül attól, hogy a biztosítási összeg — ahogy a tartozás csökken — az idő múlásával egyre kevesebb lesz. Ezt a biztosítási megoldást azért alkalmazták, hogy amikor még a fiatalok jövedelme alacsonyabb, ugyanakkor jobban terheli őket a lakásépítés, berendezés gondja, ne jelentsen különösebb problémát a biztosítási díj fizetése.

A hitelfedezeti életbiztosítást két formában lehet megkötni. Ha csak a család egyik tagját számíthatjuk a család eltartójának, tehát az ő halála jelentene váratlan, komoly anyagi terhet, akkor csak az ő személyére szóló biztosítást ajánljuk. Egy harmincéves férfi 20 éves időtartamra 500 ezer forint hitelre, havi 50 forintos díjért kötheti meg a biztosítást. Azoknál a családoknál, amelyeknél mindkét fél jövedelme a megélhetés alapja, ott célszerű, ha bármelyik fél halálára, vagyis két személyre kötnek biztosítást. Vegyük úgy példánkhoz, hogy a házastársak átlagéletkora itt is 30 év (mondjuk a feleség 29, a férj 31 éves). Az előbb példaként idézett 20 éves időtartamra 500 ezer forintra kötött biztosítás díja ebben az esetben 180 forint lesz havonta.

Nemzetközi élet ◊ Nemzetközi élet ◊ Nemzetközi élet ◊ Nemzetközi élet ◊ Nemzetközi élet ◊ Nemzetközi élet

Vendégek az NSZK-ból

Interjú Ernst Haarral, a GdED elnökével

Szakszervezetünk meghívására, július 26-án, a kétoldalú kapcsolatok jegyében hazánkba látogatott az NSZK vasutas-szakszervezetének (GdED) négytagú, vezető szintű delegációja. A delegációt *Ernst Haar*, a szakszervezet elnöke, parlamenti képviselő vezette. Tagjai voltak: *Rudi Kobilke*, a szakszervezet elnökhelyettese, a szociálpolitikai főosztály vezetője, *Helmut Wende*, a központi vezetőség tagja, a szövetségi vasutak mellett működő központi személyzeti tanács elnöke és *Titus Kaiser*, a központi vezetőség ifjúsági bizottságának és a szövetségi vasutak mellett működő központi személyzeti tanács titkárságának tagja.

Urbán Lajos államtitkár tájékoztatja a vendégeket

(Skoda László felvételei)

Vendégeink öt napot töltöttek hazánkban. A program keretében megismerkedtek a vasutas-szakszervezet vezető munkatársaival, s hivatalos tárgyalást folytattak *Koszorús Ferenc* főtitkárral és a titkárság tagjaival. A delegációt fogadta *Gál László*, a SZOT főtitkárhelyettese, *Urbán Lajos* közlekedés- és postaügyi minisztériumi államtitkár és *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója.

Budapesten városnézés közben ellátogattak a Keleti pályaudvarra, ahol találkoztak az üzemfőnökség vezetőivel. A Duna-kanyarban megtekintették *Szentendre*, *Visegrád* és *Esztergom* nevezetességeit. *Balatonfüreden* látogatást tettek a MÁV Szív Szanatóriumban és a Vasutasok Általános Biztosító Egyesületének üdülőjében. A negyedik napon egy mezőgazdasági nagyüzem, a *Gyöngyösi Állami Gazdaság* kompolti üzemegységét és Parádot keresték fel.

A gazdag program befejeztével, az elutazás napjának reggelén lapunk munkatársa interjút kért Ernst Haartól.

— A két vasutas-szakszervezet között ezúttal első ízben került sor vezetőszintű delegációcserére. Mit vártak a magyarországi látogatástól?

— *Még mielőtt a kérdésre válaszolnék, szeretnék köszönetet mondani vendéglátásért barátainknak és azért, hogy szakszervezetünkkel a kétoldalú kapcsolatot évekkel ezelőtt már kialakították.* Az évenként ismétlődő ifjúsági delegációk cseréjét szinte már hagyományosnak tekinthetjük. Nagyra értékeljük azt is, hogy szakszervezetünk legutóbbi, 1979-ben Nyugat-Berlinben megtartott kongresszusán meghívásunkat elfogadták és delegációval képviseltették magukat. *Mi úgy ítéljük meg, hogy a kétoldalú kapcsolatok mindkét vasutas-szakszervezet számára hasznosnak.* S ha mi vezetők is rendszeresen találkozunk, együttműködésünk még gyümölcsözőbb lesz.

Nos, e rövid kitérő után a kérdésre válaszolva, mi azt vártuk ettől a látogatástól, hogy személyes benyomásokat szerezzünk a társadalom- és a közlekedéspolitikai kérdések fejlődéséről, s hogy őszintén beszéljünk azokról a kérdésekről, amelyek bennünket, szakszervezeti vezetőket foglalkoztatnak.

— Hogyan értékeli a delegáció küldetését? A látogatás megfelelt-e a várakozásnak?

— *A várakozáson felül teljesült mindaz, amit ettől a látogatástól vártunk. A magyar kollégákkal nyílt, őszinte eszmecserét folytattunk, s ahol jártunk, akikkel találkoztunk, mindenütt átfogó információkat kaptunk. Ez a találkozás a szakszervezeteink közötti kapcsolat megerősödését, kiszélesítését szolgálta. Koszorús Ferenc főtitkár és közöttem teljes az egyetértés abban, hogy a jövőben gyakrabban kell találkozni, véleményt és tapasztalatot cserélni. Mi a delegációcserét nemcsak a vezetők, hanem szakszervezetünk tagjai számára is szeretnénk lehetővé tenni.*

Ernst Haar, a GdED elnöke

— Úgy tudjuk, hogy ön először járt hazánkban. A delegáció programja is zsúfolt volt. Mégis érdekelne, hogy a hivatalos találkozók, megbeszélések mellett mi a véleménye a látottakról?

— *Szakszervezeti vezető vagyok. Ezért elsőnek azt emelném ki, hogy kedvező hatással volt rám a magyar szakszervezeti mozgalom munkája, az a felelősség, ahogy a dolgok alakításának cselekvő részesei.* Budapesten és vidéken járva pedig azt tapasztaltam, hogy Magarország lakói szorgalmasak. Ennek eredményei városon és falun egyaránt mutatkoznak.

A magam és a delegáció tagjai nevében csak azt mondhatom, hogy küldetésünk eredményes volt. A vasutas-szakszervezet vendégeként kellemes napokat töltöttünk Magyarországon.

Visi Ferenc

Gál László, a SZOT főtitkárhelyettese a delegációval beszélget

Naponta 19 ezer vonat közlekedik

Nyári csúcsforgalom a szovjet vasutaknál

Évről évre nő azoknak a száma, akik a Távol-Keletről, Szibériából, Kazahsztánból, az Uralból, a Szovjetunió központi részéből vagy Északról érkezik a krími, kaukázusi és a Balti-tenger melléki üdülőhelyekre. Növekszik a városkörnyéki szállítások mennyisége is. Emberek ezrei utaznak a nyaralókba.

— *A megnövekedett nyári utasforgalom egybeesik a legfontosabb teheráruk szállítási csúcsával* — mondja *Vaszilij Kalinyicsev* szovjet közlekedésügyi miniszterhelyettes. — *Az aratáshoz mezőgazdasági eszközöket szállítunk, a falvakba tüzelőanyagot. Júliusban és augusztusban a mezőgazdasági terményeket fuvarozzuk és megkezdődik a fűtőanyag-szállítás a téli szezonra az ország távoli területeire.* Természetesen elsődleges fontosságot tulajdonítunk a személyforgalomnak, ám nem csökkenthetjük vagy késleltethetjük a teherfuvarozást sem, hiszen országunkban a teherszállítások kétharmadát vasúton végezzük. Ugyancsak a vasút látja el a személyszállítás 40 százalékát. *1981-ben például 3,6 milliárd utas vette igénybe a vasutat.* Van egy másik mutató is, amellyel munkánk nagyságát érzékeltethetjük. 1981-ben a szovjet vasutak 344,6 milliárd utaskilométert teljesítettek. Ez a világ személyszállító vasútforgalmának 25 százaléka.

— Mi várható a közeljövőben?

— *1982-ben elérjük a 349 milliárd utaskilométert.* A nyári időszakban az ország vasútvonalain naponta mintegy 19 ezer szerelvény fut, közülük 17 ezer a helyi és városkörnyéki közlekedésben és 2 ezer a távolsági vonat. Természetesen növeljük a közlekedésbe állított vonatok számát.

A BAM nyugati szakaszáról az utasok közvetlenül juthatnak el Krasznojarszkba. A Barnaul-Taskent vonalon naponta jár majd vonat, menetideje pedig 23 órára csökken. Mindez persze csak ízelítő.

— Milyen változások lesznek a nemzetközi utasszállításban?

— *A szovjet hálókocsik 1982-ben Európa és Ázsia 24 országába jutnak el, 80 közvetlen összeköttetésű vonalon, melyek hossza mintegy 200 ezer kilométer.* Az utasszállítás e formája egyre fejlődik. Elegendő, ha megemlítem, hogy az elmúlt ötéves tervben (1976—1980) 32 új, átszállás nélküli nemzetközi útvonalon közlekednek vagonjaink.

Újabb járatot indítottunk Moszkva és Prága között hetente egyszer, Csap és Kassa között, Moszkva és Várna között az egész nyári szezonban.

— Milyen műszaki feltételek biztosítják a nagy forgalmat?

— Az elmúlt ötéves tervben új vasútvonalakat építettünk, kisegítő vágányokat fektettünk le, jelentős mértékben bővítettük vagon- és mozdonyparkunkat. E munka jelenleg is folyik. *1981-ben a tizenegyedik ötéves terv első évében 822 kilométer hosszú vasútvonal, 902 km hosszú szárnyvonal, 835 kilométer hosszú villamosított vonal készült el, 2400 kilométer hosszú vasútvonalat szereltünk fel automata térjelzővel és központi diszpécserirányítással.* 1982-ben a vasút 2165 személyszállító vagont, 565 elektromos és 122 dízelmozdonyt kap.

— Milyen újdonságok várhatók a vasúti kiszolgálás terén?

— Széleskörűen alkalmazzuk az automata tájékoztatóberendezéseket és a korszerű vizuális információs eszközöket.

Ami a pénztárakat illeti: a városkörnyéki forgalomban a jegyárusítást általában korszerű jegykiadó automatákkal végezzük. *A Szovjetunióban 10 897 vasútállomás áll az utazók rendelkezésére.* A nyári szezonban 18 ezer vasúti jegypénztárnál több mint 10 millió jegyet adnak ki naponta, ezenkívül 2 ezer kisegítő pénztárat, 170 információs irodát, 120 csomagmegőrzőt és 170 jegy-előrendelési pontot nyitottunk meg. A vasúti jegyárusítást megszervezzük az üdülő- és a kirándulóhelyeken is.

Szorgalmazzuk a jegyek elővételben történő megváltását, a jegyelőrendelést telefonon vagy levélben, a helyjegyeknek a visszaútra is történő biztosítását. Az idén több mint 180 millió utasnak állunk rendelkezésére ilyen szolgáltatással. A megrendelések minél gyorsabb teljesítése érdekében *az ország 14 vasútvonalán egységes, automatizált helyfoglalási jegyrendszert vezettünk be.* A vasutaknál jelenleg több mint 2500 csomagmegőrző működik, ezek közül 2 ezer automata.

A nyári időszakra jól felkészültünk. Sok vasúti kocsit felújítottunk, javítottuk a vasút vízellátását, az utasok kiszolgálását.

Ami a beruházásokat illeti: a tizenegyedik ötéves terv első évében *a vasúti személyszállítás fejlesztésére 35 millió rubelt fordítottak.* 1982-ben ez az összeg tovább növekszik.

Dmitrij Szaszorov

(APN)

Százéves a berlini gyorsvasút

A berlini gyorsvasút első két szakaszát *1882-ben nyitották meg a forgalom számára*, s így a már korábban megépített körvasúttal összekapcsolva fontos városi vasúti hálózat jött létre. Fölöslegessé vált a korábban sugárirányban kiépített, de egymással kapcsolatban nem lévő vasutak, illetve pályaudvarok közötti nehézkes, lovaskocsikkal lebonyolított személy- és áruszállítás. A következő években épültek meg a ma oly fontos állomások, mint az *Ostbahnhof*, az *Alexanderplatz*, s a további fejlesztések eredményeképpen jött létre a korszerű berlini gyorsvasúti hálózat.

A világ leghosszabb alagútja

A JAPÁN VASUTAK NAGY VÁLLALKOZÁSAI

A japán államvasutak tervei — nem utolsó sorban *a Shinkansen-hálózat* már forgalomban lévő, épülő, illetve tervezett szakaszai következtében — világszerte nagy érdeklődést és elismerést váltanak ki. Befejezés előtt áll két nagy építkezés, amely szerves részét képezi a messze előretekintő japán közlekedési tervezésnek, és a három nagy sziget *(Honshu, Hokkaido és Shikoku)* közötti közlekedés menetidejének további csökkentését célozza

Előreláthatólag még az idén átadják a forgalomnak a Honshu és Hokkaido szigetek közötti vasúti összköttetést biztosító *Seikan-alagutat.* A közel 54 km hosszú és 240 méter mélyen vezető alagút a normál nyomtávú *Shinkansen-vonatok* és a keskeny (1067 mm) nyomtávú, hagyományos hálózaton közlekedő szerelvények közlekedését biztosítja majd egyvágányos pályán. A világ leghosszabb vasúti alagútjának elkészülte után a Tokió és Sapporo (1174 km) közötti utazási idő *a jelenlegi 17 óra helyett mindössze hat óra lesz*, emellett a tengerszorosan való átkelést sem fogja veszélyeztetni, illetve késleltetni a rossz időjárás.

Honshu és *Shikoku* szigetek között a 21 km hosszú Ohnarutó-híd elkészülte 1984 márciusára várható. A két nagy sziget között összesen három nagy híd épül, ebből kettő vasúti-közúti híd. Következésképpen a Tokió és Takamatsu közötti vasúti utazás ideje (738 km távolságon) mindössze négy órára rövidül.

BRIGÁDVEZETŐK TALÁLKOZÓJA

A gépesített rakodásnál dolgozó szocialista brigádok és üzemi vezetők találkoztak július 23—24-én *Záhonyban és a MÁV berekfürdői üdülőjében.* A záhonyiak meghívták a csapi és ágcsernyői kollegáikat is, így a magyar, szovjet és csehszlovák vasutasok kicserélhették tapasztalataikat a nemzetközi munkaversenyről. Az eddigi eredmények bizonyítják hogy hasznos a tapasztalatcsere, jó munkamódszereket tudnak átvenni egymástól, ami elősegíti a kézi átrakás arányának csökkentését, a sérülésmentes átrakást, a gyorsabb munkavégzést.

Vasút a kaukázusi hágón

Aki már látta a Kaukázus égbenyúló hegyeit, a hófödte csúcsokat, némi fogalmat alkothat arról, milyen merész műszaki vállalkozás az, amelyre most készülnek a Szovjetunióban: *vasútvonalat építenek a kaukázusi hágón keresztül.* A döntést *Leonyid Brezsnyev* jelentette be a grúziai szovjethatalom és a Grúz Kommunista Párt megalakulásának 60. évfordulója alkalmából a Tbilisziben rendezett ünnepségen.

A Kaukázuson-túli területen három szövetséges köztársaság fekszik: *Grúzia, Azerbajdzsán és Örményország.* Tbiliszi, a grúz főváros a Kaukázuson-túli terület központjában van. Innen indulnak a vasútvonalak a Kaszpi-tengerhez, nyugati irányban a Fekete-tengerhez, hogy e tengerek partján végighaladva kijussanak az orosz síkságra.

Grúziában már 110 éve van vasút. 1801-ben, amikor Grúzia csatlakozott Ooroszországhoz, Tbiliszi kormányzósági székhely lett. Az első vasút a *Tbiliszi—Potyi* vonal 1872-ben épült, majd 1883-ban felavatták a *Tbiliszi-Baku* és a *Tbiliszi—Batumi* vasutat is. A város életében jelentős esemény volt 1883. május 1., a Mozdony- és Vagonjavító Gyár megnyitása. Ez a gyár lett a forradalmi mozgalom egyik központja.

A tervezett új vasútvonal az Észak-Kaukázus és a Kaukázuson-túli terület közötti utat 900 km-rel, a Fekete-tengerhez vezető utat 300 km-rel rövidíti meg. A vasútvonal rendkívül nehéz terepviszonyok között épült: *útját számos alagúton, viadukton keresztül kell szabaddá tenni.* Ordzsonikidzénél éri majd el az Orosz Föderációba, Ukrajnába, Kazahsztánba és Szibériába vezető csomópontokat.

A kaukázusi hágón keresztül vezető vasútvonalat nagy összefogással a hegyek közötti út-, híd- és vasútépítésben legtapasztaltabb mérnökök, munkások építik.

A. E.

A vasútfejlesztés eredményei Kínában

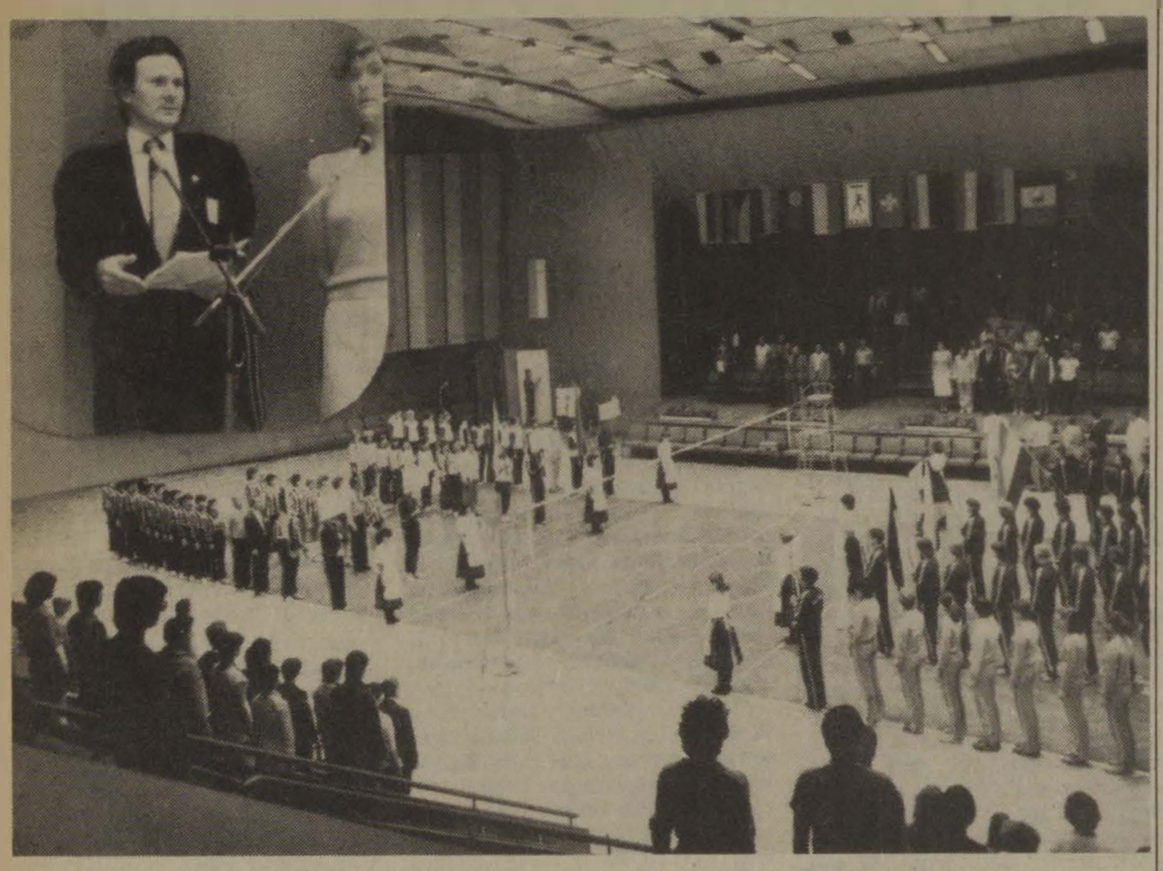
Kínában az elmúlt 30 év során 31 ezer km új vasútvonal épült. *A teljes vasúthálózat hossza ma 52 ezer km.* A két legfontosabb vonal Szecsuan és Junnan tartományokban épült, az utóbbiban a vasútvonal 2600 méter magasságban vezet, 340 km összhosszúságú, 427 alagúton át. A 31 ezer km-en 14 ezer hidat kellett építeni, ezek összhosszúsága mintegy 1000 km. A leghosszabb híd 7 km hosszú.

Kína legfontosabb vasútvonala, *Peking* és *Kanton* között, a hatvanas évekig a folyón át vezető hidak hiánya miatt nem volt közvetlen forgalmú; ma ezt már számos híd biztosítja. Az 52 ezer km-es hálózatból 6 ezer km kétvágányú, 5 ezer km van felszerelve önműködő térközbiztosító berendezésekkel. Jelenleg a meglévő fővonalak kétvágányúsítását előnyben részesítik az új vonalak építésével szemben. Ezáltal a térközöket 2,5 km-re rövidítik és korszerű váltóállítóművek létesítésével átbocsátóképességüket napi 120 vonatpárra növelik.

A nagy igénybevételű szakaszokon 60 kg/fm súlyú síneket helyeznek el, lehetővé téve a 25 tonnás tengelynyomást is. Az új vágányokat betonaljra helyezik, hegesztik, így a megengedett maximális sebesség 120 km/óra, amit később 160 km/órára növelnek. A pályaudvarokon a kitérők hossza a vonal osztályozásától függően 1050, 850, 750 vagy 650 méter. A kétvágányú pályákon a vágányok középtávolsága legalább 4 méter.

Szovjet siker Szombathelyen

Nyolc ország csapata vett részt az USIC női röplabdabajnokságán



Kurt Wätzmann a megnyitó beszédet mondja

A Nemzetközi Vasutas Sportszövetség (USIC) 1982. évi bajnokságai közül női röplabdában a vasutasszakszervezet vállalta el a házigazda szerepét. A bajnokságra, július 27-től augusztus 1-ig, *Szombathelyen*, a művelődési és sportházban került sor nyolc csapat részvételével.

A nyolc ország válogatottját a helyszínen két csoportba sorsolták. Az egyik ágra a bajnoki címet védő *Szovjetunió* mellé *Bulgária, Jugoszlávia* és az *NSZK*, a másikra pedig az *NDK, Csehszlovákia, Lengyelország* és *Magyarország* válogatottja került. A csapatok, a két csoporton belül körmérkőzést vívtak, majd az első két helyezett az 1—4., a 3. és a 4. helyen végzettek pedig az 5—8. helyért játszottak.

A bajnokságot ünnepség előzte meg. Az USIC elnöksége képviseletében *Kurt Wätzmann*, az NSZK vasutak sportszövetségének elnökhelyettese köszöntötte a részvevő országok válogatottjait és kívánt sikereket a vetélkedéshez.

A magyar vasutas válogatott színeiben pályára lépő együttes négy NB I-es vasutas csapatból került ki. *A BVSC és a Debreceni MVSC 4—4, a Miskolci VSC és a Szombathelyi Haladás 2—2 játékost adott a válogatottba.* Az együttes szakvezetői nem tápláltak vérmes reményeket a válogatott szereplését illetően. Érthető, hiszen csapataink közül egyik sem tartozik a hazai élmezőnyhöz. Ugyanakkor a szovjet, az NDK és a bolgár együttes számos országos válogatottat vonultatott fel.

Ez egyébként már az első mérkőzésen is megmutatkozott. Csapatunk ugyanis egy pillanatig sem tudta kétségessé tenni a minden tekintetben jobb NDK-s lányok győzelmét. A mérkőzés mindössze 51 percig tartott és 3:0 arányú NDK győzelemmel ért véget.

A következő ellenfél *Csehszlovákia* válogatottja volt. A két csapat találkozója már szorosabb küzdelmet hozott. S ha válogatottunk egyik erőssége, *Forgó Ági* nem kerül a sérültek listájára, (az NDK elleni küzdelemben jobb kezének hüvelykujját törte) fordított eredmény is lehetett volna. Így azonban a csehszlovák lányok 3:1-re győztek.

S mivel a csoport utolsó mérkőzésén a lengyel válogatott is 3:0 arányban legyőzte együttesünket, már csak az 5—8. hely valamelyikére volt esélyünk.

A bajnokság helyelosztó mérkőzéseit szombaton játszották le. Délelőtt az 5. helyért a csehszlovákokkal megismétlődött a csoportmérkőzés eredménye. Így csapatunk 6. lett. A 3. helyért Bulgária

A magyar csapat első mérkőzése az NDK válogatottjával

Szemők Béla átadja a 2. helyezetteknek járó ezüstérmeket

3:0-ra verte Lengyelországot. Az 1. helyért a szovjet vasútas lányok ugyancsak 3:0 arányban győztek az NDK ellen. *Ezzel a szovjet együttes megismételte az előző bajnokságon elért sikerét és sorrendben másodszor nyerte el az első helyezettet megillető kupát.*

A bajnokság egyébként kitűnő rendezés mellett sportszerű légkörben bonyolódott le. Ebben nagy része van a szervező- és a rendezőbizottságnak, a Magyar Röplabda Szövetség és a Vas megyei TSH közreműködésének.

A zárónapon, július 31-én a csapatdíjakat a bajnokság színhelyén adták át: az első helyezett szovjet válogatottnak *Kurt Wätzmann*, a második NDK-nak *Szemők Béla*, a vasutas-szakszervezet titkára, a harmadik Bulgáriának *dr. Balázs Ákos*, a vasutas-szakszervezet kulturális, propaganda- és sportosztály vezetője.

Az egyéb díjak átadására este a záróbanketten, a Domus étteremben került sor. A legjobb támadó játékosnak járó díjat *Tatjana Szobocsenkó* (Szovjetunió), a legjobb előkészítőnek járót *Susanna Funk* (NDK-beli) kapta. A legsportszerűbb csapat díjat *a lengyel válogatott* érdemelte ki.

A csapatok vasárnap balatoni kiránduláson vettek részt, s hétfőn búcsúztak Szombathelytől.

Gyöngyös Kupa-lövészverseny

A Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem MHSZ-lövészklubja július 3-án és 4-én *Gyöngyös Kupa*-versenyt rendezett a Zalka lőtéren. A kétnapos versenyre hét klub hetven versenyzője nevezett. A csapatversenyt a házigazda kitérőgyári lövészklub nyerte, megelőzve a salgótarjáni, illetve a debreceni Bocskai lövészklubokat. *A vándorserleget, a Gyöngyös Kupát tehát továbbra is a gyöngyösi vasutas lövészek őrizhetik.*

A közelmúltban megvalósult a gyöngyösi lövészek régi vágya. Klubszobát adtak át részükre, amelyet egy selejtezett vasúti lakókocsiból alakítottak ki. Az átalakításnál nagy segítséget nyújtott az üzem *Április 4.* és a tmk *Kandó Kálmán* szocialista brigádja is. A klubszobában a sportolók tanulhatnak, szórakozhatnak, tévét nézhetnek. Ezentúl a vezetői megbeszéléseket és az értekezleteket is ott tartják.

Labdarúgótorna

Július 3-án rendezték *Celldömölkön* az építési főnökség hagyományos, vasutasnapi kispályás labdarúgótornáját, amelyre hat csapat nevezett. A mérkőzéseket a Celldömölki Vasutas Munkás Sportegyesület pályáján játszották.

A vándorserleget a celldömölki gépállomás csapata nyerte. Második a 10-es számú építésvezetőség szombathelyi, harmadik pedig az ugyancsak szombathelyi gépkocsijavító részleg csapata lett.

Virágkiállítás

A GySEV kertészetének *Széchenyi István* szocialista brigádja a vasutasnap tiszteletére negyedik alkalommal rendezett nagy sikerű virágkiállítást, amelyen bemutatták a kertészetben termelt dísznövényeket és a helyszínen szakmai tanácsot is adtak az érdeklődőknek.

A soproni Liszt Ferenc Művelődési Házban rendezett kiállítás bevételét a brigád felajánlotta a Budapesten épülő rehabilitációs központ építésére.

— A szakma ifjú mesterei. A miskolci körzeti üzemfőnökségen a közelmúltban rendezték a szakma ifjú mestere vetélkedőt, amelyre száz fiatal szakember jelentkezett. A zsüri tizennyolc fiatalnak ítélte oda a szakma ifjú mestere címet. Az oklevelet és a pénzjutalmat a vasutasnapi ünnepségen adták át a fiataloknak.

MÁV—MTE teniszkupa Szolnokon

A Szolnoki MÁV—MTE ez évben is megrendezte a „MÁV—MTE Kupa" országos I—II—III. osztályú férfi-női, valamint a nyílt férfipáros teniszversenyét. Erre Szolnokon a tiszaligeti sportlétesítmények teniszpályáin, háromnapos küzdelemsorozat keretében került sor. Miként a korábbi években, ezúttal is jelentős érdeklődés nyilvánult meg a rendezvény iránt. Az egyes számokban húsz egyesület több mint száz versenyzője mérte össze tudását. Férfi I. osztályban 22-en, a nőiben 16-an, a férfi II. osztályban 42-en, a III. osztályban 39-en, a női II. osztályban 16-an és a nyílt férfi párosban 12 pár vívott színvonalas küzdelmet.

A versenyen a Budapesti Honvéd, a BSE, a Vasas, a Nyíregyházi VSSC, a Nike Fűzfői, a Kecskeméti SC, a Bp. ERDÉRT, a Mezőtúri Honvéd Szabó Lajos SE, a Bp. Elektromos, a házigazda Szolnoki MÁV-MTE képviseltette magát.

A legnagyobb érdeklődés a férfi I. osztályúak küzdelmét kísérte. Itt kiemelkedett a BSE versenyzőjének, Veres Nándornak és a Nyíregyházi VSSC teniszezőjének, Pázmándy Józsefnek a vetélkedése. A MÁV—MTE Kupa 1981. évi győztese Veres Nándor (BSE). 2. Pázmándy József (Nyíregyházi VSSC), 3. Velcz Zsolt (BSE) és Szekerka András (Bp. Honvéd). Női I. osztályú egyesben Bartha Katalin (Nyíregyházi VSSC) szerezte meg az első helyet.

HÍREK

— Kommunista műszak. A hatvan—füzesabonyi pályafenntartási főnökség József Attila KISZ-alapszervezete Jászapáti vasútállomáson 80 óra társadalmi munkát végzett, amelynek értékét idős nyugdíjasok szociális helyzetének javítására ajánlották fel.

— Öregeket patronálnak. A székesfehérvári pályafenntartási főnökség Béke szocialista brigádja hat idős asszonyt patronál, akik a helyi szociális otthonban élnek. Gyakran meglátogatják őket, és ajándékkal kedveskednek nekik.

— Nyugdíjasok találkozója. A győri körzeti üzemfőnökség nyugdíjascsoportja a közelmúltban találkozót rendezett a vasutasok művelődési házában. A megjelenteket Barna Ottó, a csoport elnöke köszöntötte, majd megvendégelték a nyugdíjasokat.

FELHÍVÁS

Az 1979-ben alakult *Münnich Ferenc* szocialista brigádok baráti körének IV. országos találkozóját ez év szeptember 17-én rendezik Budapesten. A kör szervező bizottsága kéri azokat a szocialista brigádokat, akik Münnich Ferenc nevét viselik és részt szeretnének venni a baráti kör munkájában, jelentkezzenek az alábbi címen: *Dunaújvárosi Papírgyár, dr. Münnich Ferenc szocialista brigád, Vegyi tmk. 2400 Dunaújváros, Papírgyári út 42—46.*

Brigádok versengése

A mátészalkai pft főnökség öt főpályamesteri szakaszán dolgozó szocialista brigádok részére munkavédelmi vetélkedőt rendeztek. A versenyzőknek számot kellett adni elméleti és gyakorlati felkészültségükből.

Az induló tizenkét csapat közül a győztes a fehérgyarmati *Kölcsey Ferenc* brigád lett. Második az *Ady Endre*, harmadik pedig a *Zalka Máté* brigád.

Lakáscsere

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

Elcserélném 68 négyzetméteres tanácsi, két szoba, plusz személyzeti, komfortos udvari, napos lakásomat kisebb méretű MÁV-bérlakásra, vagy tanácsira. Érdeklődni lehet: Baranyai, 326-900/154 mellék.

Elcserélném Kőbánya, Harmat u. lakótelepen, IV. emeleti 54 négyzetméteres, kétszobás, telefonos panellakást vasutas dolgozóval egy szoba komfortos, illetve garzon tanácsi lakásra Budapest területén. Levélcím: Budapest, Egressy u. 133 sz. I. 2. 1141. Krajnovics Márton.

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvarnál levő kétszobás, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat hasonló méretű kertes, vagy kert nélküli nagyobb lakásra. Érdeklődni: Kozmáné, Bp., VIII., Kerepesi u. 1. sz. VIII. ép. I. 30.

Elcserélném nagyméretű másfél szobás, földszintes komfortos, családiház-jellegű MÁV-bérlakásomat MÁV-dolgozóval tanácsi lakásra. Horváth, Budapest pf. 32. 1387.

Elcserélném egyszobás fürdőszobás, kertes, földszinti MÁV-bérlakásomat Budapest területén levő lakásra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni az esti órákban: Budapest, XV., Csanádi u. (volt Wesselényi) 15/2.

Elcserélném egy szoba komfortos, 35 négyzetméteres, gázfűtéses, félemeleti, budai MÁV-bérlakásomat vasutas dolgozóval tanácsi, vagy saját tulajdonú lakásra, házra, lehet Pest-környéki is. Érdeklődni lehet: 8—20 óra között a 363-260 telefonszámon.

Elcserélném egy szoba, két félszobás, összkomfortos, erkélyes MÁV-bérlakásomat kétszobás tanácsi bérlakásra, lehetőleg régi típusúra. Érdeklődni lehet: reggel 8—9 óra között a 428-545-ös telefonszámon.

— Névadó. A püspökladányi körzeti üzemfőnökségen névadóünnepséget rendeztek 22 vasutas gyermekének. Az emlékezetes ünnepség szervezésében sokat segített a Kossuth Zsuzsa szocialista brigád. A szakszervezeti bizottság 400 forint értékű betétkönyvet, a KISZ-bizottság pedig értékes ajándékokat adott a gyermekeknek.

— Baráti találkozó. A kisújszállási nyugdíjasklub a közelmúltban kétnapos találkozót rendezett Kiskörén, a pft-főnökség hétvégi pihenőjében. A jó hangulatú baráti találkozóra Debrecenből, Karcagról, Hajdúszoboszlóról és Kisújszállásról több mint 150-en utaztak. A nyugdíjasok megtekintették többek között a kiskörei vízlépcsőt is.

— Búcsú a vasúttól. Negyvenkét évi vasúti szolgálat után nyugdíjba vonult Sándor József, a hatvan—salgótarjáni pft-főnökség vonalkezelője. A kitűnő szakembert — akinek munkáját legutóbb Kiváló Vasutas kitüntetéssel ismerték el — a kollégák és a főnökség társadalmi, gazdasági vezetői köszöntötték.

— Együtt ünnepeltek. A 32. vasutasnap központi ünnepségére Szolnokon a körzeti üzemfőnökséghez tartozó nyugdíjasok is meghívót kaptak. A szakszervezeti bizottság a vasutasok művelődési házában vendégül látta a nyugdíjasokat, és részt vehettek a vasutasnapi egyéb programokban is.

— Új szociális létesítmény. Mátészalka állomáson befejezéséhez közeledik az új szociális létesítmény építése, amelyet előreláthatóan a IV. negyedévben adnak át. A háromszintes épületben orvosi rendelő, üzemi konyha, fekete-fehér öltöző, fürdő és oktatótermek lesznek.

— Társadalmi munka. A szombathelyi távközlő- és biztosítóberendezési építési főnökség 12 szocialista brigádja a vasi megyeszékhelyen épülő szertárnál társadalmi munkában ásta ki a kábelárkot. Hat brigád július 16-án a velemi művésztelepen épülő kovácsműhely alapozásánál segédkezett.

HALÁLOZÁSOK

Fájdalmas veszteség érte a miskolci körzeti üzemfőnökség kollektíváját. Június 14-én fiatalon, 31 éves korában, üzemi baleset következtében elhunyt Totok János villamos mozdonyvezető, a vasútüzemi pártbizottság tagja, a vontatási utazó dolgozók pártalapszervezetének titkára.

Kimagasló szakmai és társadalmi tevékenységéért kétszer Kiváló dolgozó kitüntetést, két esetben balesetelhárítási Igazgatói dicséretet kapott, valamint a brigádtagságával a Munka Vörös Zászló érdemrend birtokosa volt.

Totok János halálával a miskolci mozdonyvezetők kiváló kollégát és jó barátot vesztettek el. Családja gyászában osztozott az igazgatóság, a körzeti üzemfőnökség és az utazó dolgozók nagy kollektívája.

★

A MÁV gépészeti és vontatási szakszolgálat vezetői mély megrendüléssel tudatják, hogy Kozjuba Valerij Danilovics, a vorosilovgrádi mozdonygyár tervezőirodájának vezetőhelyettese, aki 4 esztendőn keresztül hazánkban az M62 dízel villamosmozdonyok szervizszolgálatát vezette, negyvenhét éves korában, rövid betegség után elhunyt.

A kiváló szakember a MÁV gépészeti berkeiben is nagy tiszteletet és elismerést vívott ki magának. Nem kevesebb, mint 14 mozdonytelephellyel tartott állandó kapcsolatot, neve szinte már fogalommá vált a vontatási szakemberek körében.

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 — 11 859
82—3601. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető: Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVI. ÉVFOLYAM, 17. SZÁM ÁRA: 1,30 FORINT 1982. AUGUSZTUS 23.

A vasút júliusi szállítási teljesítménye

10 millió 689 ezer tonna áru és 23 millió 160 ezer utas

A vasút júliusban *10 millió 698 ezer tonna árut szállított.* Ez a tavaly júliusi értékhez képest 95,8, a tervezettnek pedig csak 96,3 százaléka. Az abszolút értékben kifejezett lemaradás 464 ezer, illetve 413 ezer tonna.

A vasút áruszállítási teljesítményét kifejező árutonnakilométer ennél is rosszabban alakult: *mindössze 91,6, illetve 93,4 százalék.*

Az összes elszállított tonnán belül a bázishoz viszonyítva a belföldi forgalomban 5,7, az importban 6,7, a tranzitforgalomban 9,4 százalékos volt a lemaradás. *Egyedül az exportforgalomban volt 1,2 százalékos növekedés.* A kocsiigényes (belföldi, átrakásos import- és tranzit) szállítások volumene is csökkent, a bázishoz viszonyítva 1,8 százalékkal.

A kocsiigényes szállításokon belül a szénből 10,3 százalékkal többet, ezzel szemben kőből 10,7, kavicsból és homokból 8,5, cementből 5,7, cementgyártmányokból 11,8, műtrágyából pedig 14,2 százalékkal kevesebbet fuvarozott a vasút, mint az elmúlt év hasonló időszakában.

A vasúton szállított élőállatküldemények mennyisége 3,6 százalékkal nőtt. Ezen belül az exportforgalomban figyelemre méltó (16,5 százalékos) volt a növekedés.

A záhonyi átrakó térség belépő forgalmát továbbra is a csökkenés jellemezte. A rakva belépett teherkocsik mennyisége 9 százalékkal, a súlyérték 6,8 százalékkal csökkent az elmúlt év hasonló időszakához képest. A széles nyomtávú teherkocsik átrakásánál 9,3 százalékos volt a csökkenés, melynek következtében a kirakatlan széles nyomtávú teherkocsik napi átlaga 7,2 százalékkal, hó végi értéke pedig 25,3 százalékkal emelkedett. A körzetben megrakott normál nyomtávú teherkocsik száma 11,8, az azokba berakott árusúly pedig 10,2 százalékkal csökkent.

Az átrakó térség kilépő normál nyomtávú rakott teherkocsi forgalma kismértékben emelkedett, amelyhez nagyban hozzájárult, hogy a kilépésre váró teherkocsi-maradvány napi átlaga 3,3, hó végi értéke pedig 15 százalékkal csökkent.

Az áruszállítás minőségét, a gépácsorgások számának alakulásától, valamint a ki nem állított kocsik mennyiségétől eltekintve, *csökkenő tendencia jellemezte.* A gépre várások száma 42,5 százalékkal nőtt. A vonatfeloszlatások száma 12,1 százalékkal ugyan csökkent, de ezen belül a belföldi vonatfeloszlatások igen nagymértékben megnövekedtek. Ezek hatására *romlott a teherkocsik időbeli kihasználása, s a kocsiforduló idő.*

A vontatójárművek kihasználása megfelelt a követelményeknek. A tehervonati mozdonyok napi hasznos futásteljesítménye a gőzvontatásnál közel 100 százalék volt, a villamos vontatásnál 3,3 százalékkal, a kisteljesítményű dízelmozdonyoknál 3,4 százalékkal, míg a nagy teljesítményű dízel-mozdonyoknál 1 százalékkal haladta meg a bázisszintet.

Becsült adatok szerint, *a vasút júliusban 23 millió 160 ezer utast szállított.* Ezzel várhatóan, a bázishoz viszonyítva 98, a tervet alapul véve 100 százalékos teljesítést ért el. Az utaskilométerben kifejezett teljesítmény értéke is hasonlóan, 98,1, illetve 100 százalék körül alakult.

A személyszállítás minőségét viszont csökkenő tendencia jellemzte. A menetrendszerűség 96,2 százalékról 95,1 százalékra csökkent, az egy késetten közlekedett személyszállító vonatra jutó fajlagos késési idő pedig 29,6 percről 32,1 percre emelkedett.

Az irányelvek nem változtak

Megkezdődött a tagdíjbesorolás

Az alapszervezetek már megkapták az 1983-ra vonatkozó tagdíjbesorolási irányelveket, amelyek lényegében megegyeznek az ideivel. Ennek alapján *az osztályos tagdíjat fizetők besorolási alapja az 1981-ben elért egyhavi átlagkereset.* Ennek mágállapításánál a táppénzes időt nem kell figyelembe venni.

A jogfenntartók, nyugdíjasok tagdíjbesorolásának alapja a nyugdíj összege. *A munkát végző nyugdíjasok bérét nem kell figyelembe venni.* A nyugdíjas csoportoknál jelentkező új nyugdíjasok tagdíját a nyugdíjszelvény szerint folyósított összeg alapján állapítják meg. A már besorolt nyugdíjas szakszervezeti tagokat nem kell újólag besorolni. Az évenkénti rendszeres nyugdíjemelés után a tagdíj összege nem változik.

A gyermekgondozási segélyen lévők, valamint az idénymunkások tagdíjfizetésénél az alapszabály értelmében kell eljárni, *vagyis a 3 forintos tagdíj csak a gyes időszakában, illetve az idénymunka idejére fizethető.* A sorkatonai szolgálati időt tagdíjfizetés nélkül folyamatos tagságnak kell elismerni.

Azok a tagok, akik munkaviszonya önhibájukon kívül (átszervezés, családi körülmények stb.) átmenetileg szünetel, a 3 Ft-os jogfenntartó tagdíj fizetésével *csupán a tagsági idejük folyamatosságát tarthatják fenn, legfeljebb egy évig.*

A szakszervezeti bizottságok feladata, hogy a besorolásokat — a kiadott szempontok figyelembevételével — a középirányító szervek által megadott határidőre készítsék el. *A bizalmiak csak azokkal a tagokkal írassák alá az új besorolást, akiknek az előző évi besoroláshoz képest az idei besorolás tagdíjosztálya megváltozik.*

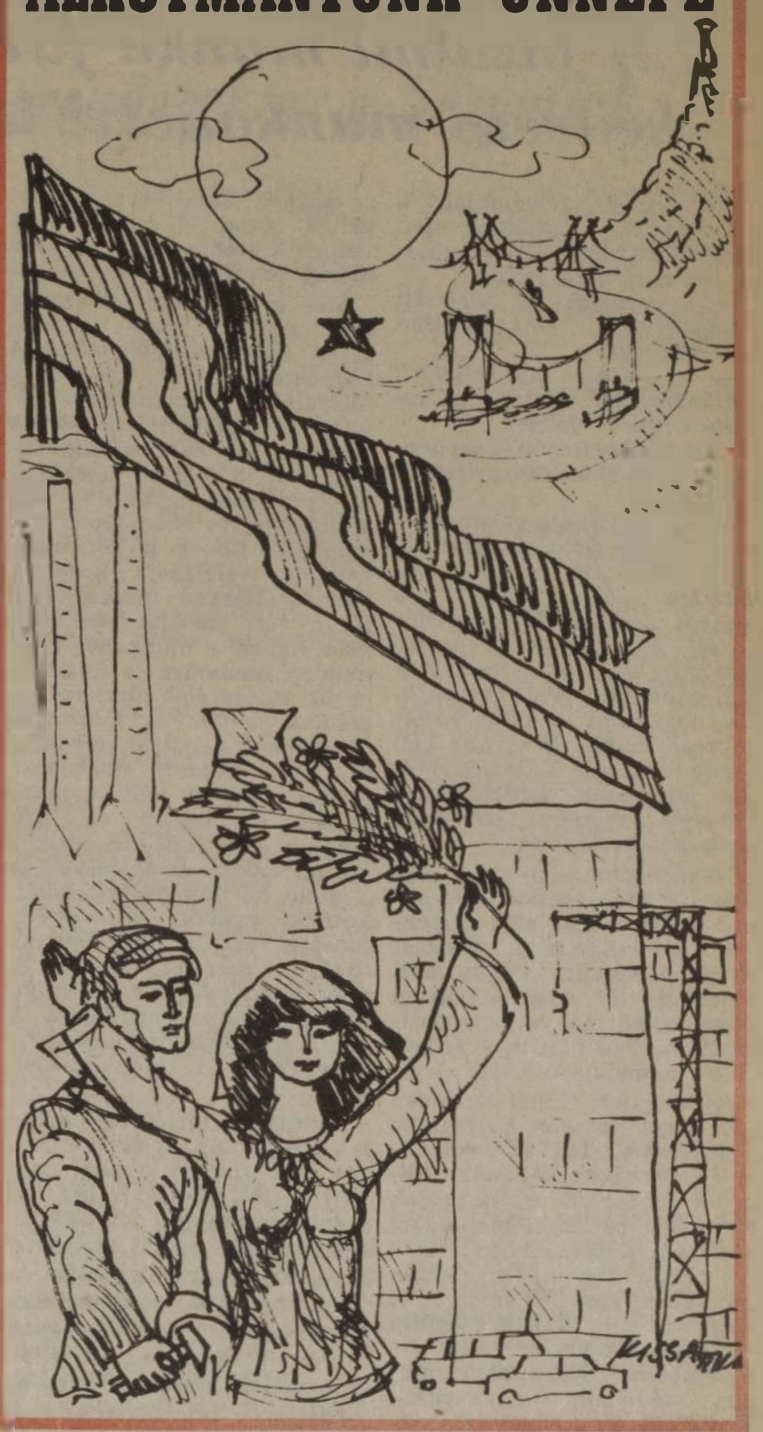
Ha a tag a keresetének megfelelő tagdíjosztályba való besorolást nem fogadja el, alacsonyabb tagdíjosztályba besorolni nem szabad! *Minden szervezett dolgozót és nyugdíjba kerülő tagot be kell sorolni.* Besoroláskor a tagkartonok adatait egyeztetni kell a tagkönyv adataival. A tagkönyvek felülvizsgálatát fel kell használni a tagdíjelmaradások rendezésére. A tagdíjbesorolások eredményes lebonyolítását a számvizsgáló bizottságok is segítsék.

Az új besorolás alapján megállapított tagdíjfizetést 1983. január 1-től kell alkalmazni!

Nyáron nagy a nyüzsgés a Déli pályaudvar peronján (Riport a 4. oldalon)
(Laczkó Ildikó felvétele)

Augusztus 20.

ALKOTMÁNYUNK ÜNNEPE



Budapest:

Őszi forgalmi megállapodás közel ssáz fuvaroztatóval

A budapesti vasútigazgatóság valamennyi szakszolgálatánál *az idén is megtartották az őszi csúcsforgalommal kapcsolatos értekezleteket.* Ezt követően további megbeszéléseket folytatnak azokon az üzemfőnökségeken, állomásokon, amelyeken tíznél több fuvaroztató rakodik. Ezeken a hagyományos összejöveteleken természetesen részt vesznek a vállalatok, szövetkezetek, intézmények szállításvezetői is.

A megbeszélések célja, hogy az igazgatóság együttműködve a fuvaroztatókkal, *minden továbbításra feladott árut elszállítson.* Az igazgatóság az idén, a korábbi évekhez hasonlóan, csaknem 100 közép- és nagyvállalattal kötött külön őszi forgalmi megállapodást, amelynek lényege: *az egymás segítése, a gyors információcsere.* Az igazgatóság kereskedelmi apparátusán kívül ezúttal az üzemfőnökségek és az állomások vezetői is nagyobb önállósággal rendelkeznek. Az áruszállítással kapcsolatos ügyekben közvetlenül is tárgyalhatnak a fuvaroztatókkal.

Mivel az igazgatóságnak az idén *még 10 millió 230 ezer tonna kocsiigényes árut kell elszállítania,* a vontatási szakszolgálatra is rendkívüli nagy felelősség hárul. Az igazgatóság gépészeti szakemberei már jóval korábban mozdonyjavítási tervet dolgoztak ki a járműjavítókkal, s gondoskodtak a személyzet felkészítéséről is. Tekintettel arra, hogy az utóbbi időben csökkent a mozdonyvezetők száma, több mozdonyvezetőt részesítettek villamos-, illetve dízelkiképzésben. Ezenfelül harmincnégy vasutast vontatási vonatkísérővé, tizenkilencet kocsivizsgálóvá, kilencet pedig féklakatossá képeztek ki.

Dinnyeszállítás

Július 25-én kezdődött Kál-Kápolna és Verpelét vasútállomásokon a dinnyeszállítási szezon. Kezdetben a napi feladás három-négy kocsi volt. Augusztus 7-től azonban már 60-70 vagon dinnye indult naponta útnak Kál-Kápolnáról gyorstehervonatokba sorolva, zömében az NDK-ba, Lengyelországba és Csehszlovákiába.

Augusztus 15-ig összesen 820 vagon dinnye hagyta el Kál-Kápolna állomást. A vasutasok munkáját nehezíti az állomás négy vágányának átépítése, de mindent megtesznek azért, hogy az exportélelmiszerekkel rakott vagonok zöld utat kapjanak.

Okos döntés

Felszámolás helyett korszerűsítés

A közlekedéspolitikai koncepció keretében megszüntetésre kijelölt vonalak közé tartozott a siófok—kaposvári vonalrész. Az érintett községek némelyikének jelentős iparosodása azonban megváltoztatta a körülményeket, az újabb vizsgálatok a forgalom gazdaságos fenntarthatósága mellett foglalt állást. Az átépítés ma már a 100 kilométer hosszúságú vonal felénél tart. *A személyszállító vonatok Siófok és Karád között az eddigi harminc helyett hatvan kilométeres sebességgel közlekedhetnek.* Ezen a szakaszon feloldották a tengelynyomáskorlátozást is, aminek a gazdaságos kocsikihasználásban van jelentősége.

SZAKSZERVEZETI ÉLET AZ ÉPÍTÉSI SZOLGÁLATNÁL

A bizalmi munka javításához kedvező munkahelyi légkör kell

Az építési szolgálatnál a kiscsoportos szakszervezeti munkát három jellemző sajátosság határozza meg:

— a vertikális és telepített munkahelyek szakszervezeti tevékenysége.

— a változó munkahelyek szakszervezeti élete a pályaépítési főnökségeknél.

— a gépkocsivezetők és gépkezelők bizalmi csoportjainak működése.

Az összegyűjtött véleményeket *Kovács Ottó*, a szentesi építési főnökség városföldi hegesztője, *Jármai András*, a szegedi gépállomás és *Kollár József*, a gépjavító üzem főbizalmija erősítette meg. Abban mindenki nézete megegyezik, hogy a főbizalmiak és bizalmiak munkáját tovább kell javítani, de azt is leszögezhetjük, *hogy csak kedvező munkahelyi légkörben számíthatunk az előrelépésre.*

Mindhárom sajátosság hordoz magában gondokat és automatikusan megjelöli a szakszervezeti munka javításának egyes feladatait. A szolgálati főnökségektől távoli bizalmi csoportoknál is vannak pozitív és sajátos módon érvényesülő eredmények.

A telepített munkahelyeken van legelőnyösebb helyzetben a szervezeti élet, *itt működnek leghatékonyabban a bizalmi csoportok és itt tudják legjobban betölteni szerepüket a főbizalmiak.* Ezekben a csoportokban folyamatos a szakszervezeti élet. Gyorsan és szervezetten tudnak reagálni minden időszerű kérdésre, árnyaltabban fogalmaznak minden témában, ugyanakkor rendkívül érzékenyek. Ha aktivitásuknak nem látják eredményét, vagy ha véleményeikre nincs visszareagálás, akkor időnként a fásultság jelei mutatkoznak náluk. Az a véleményük, hogy a társadalmi vitákban elhangzottak alig érvényesülnek a végrehajtási utasításokban, ez a jelenség fékezi aktivitásukat. Bizonyos elkülönülést látnak a szakszervezeti és szakvonali munka között.

Azok a kisebb munkahelyi egységek, amelyek ugyan központjaiktól távol, de egy helyre telepítettek, nem érzik magukat hátrányos helyzetben. *Például a MÁV Gépjavító Üzemnek Szegeden van egy üzemegysége, ahol zavartalan a szakszervezeti kiscsoportos tevékenység.* A főbizalmi és helyettese tartja rendszeresen a jó kapcsolatot a Budapesten levő szakszervezeti bizottsággal. Egyébként mindketten tagjai az szb-nek. Így van ez a szentesi és a legtöbb építési főnökségnél is.

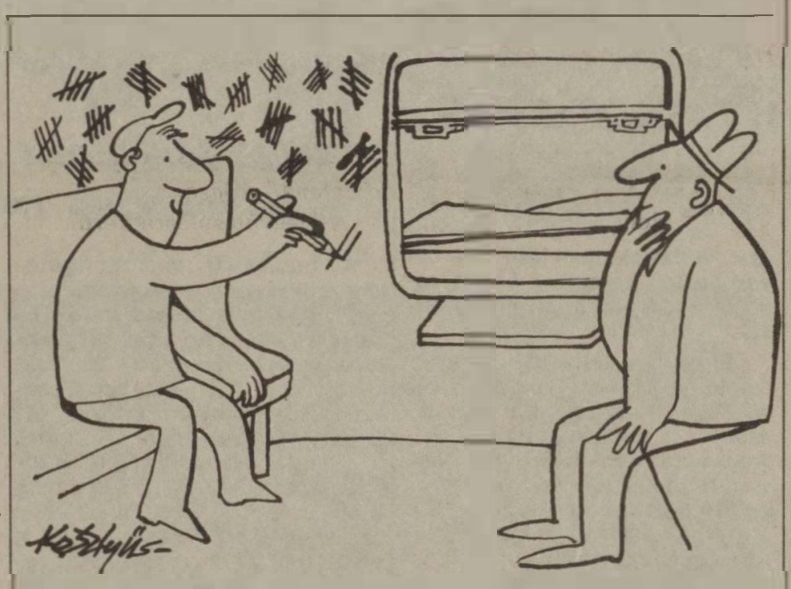
Más és nehezebb az azonos szakszervezeti munka helyzete az építésvezetőségeknél. *A központoktól távoli helyeken a főbizalmiak irányításával általában megfelelő a csoportok munkája.* A sajátos adottságok miatt a bizalmi csoportok megbeszélése gyakran az árokparton és ebédidőben bonyolódik. Ennek a lehetőségnek a velejárója, hogy a megbeszéléseken nemcsak szorosan vett szakszervezeti témák, hanem a munkahelyi élet minden eseménye is terítékre kerül. *Ha az élet sűrejéről beszélünk, akkor ez különösen vonatkozik a pályamunkásokra, akik nagyon markánsan fogalmaznak.* A változó munkahelyeken dolgozók és a pályamunkások kevésbé érzik a közművelődés jelentőségét és a gátló körülményekre hivatkoznak, amikor az igénytelenséget vetjük fel. Végeredményben nem baj az, ha mindenről szó esik, mert a munkahelyi élet minden fázisa a velejáró hangulati elemekkel kapcsolódik a mozgalmi élethez.

Pozitív és tartós tendencia is létezik. Az építésvezetőségek és a változó munkahelyek fizikai dolgozóinak a körében a leghatásosabb a szakszervezet termelést segítő tevékenysége. Az elmúlt félév időszaka is bizonyította a kiemelkedő termelési és termelékenységi munkasikereket. *Az is bebizonyosodott, hogy a munkások megértik a célkitűzéseket és hogy a többlet teljesítések feladataiban mindig számíthatunk rájuk.* Az építési szolgálatnál ma már egyre gyakoribb, hogy a többletmunkát gyorsan követi az anyagi elismerés is.

Legnagyobb gondot a vonalon dolgozó gépkezelők, a gépkocsivezetők és azoknak a szerelőipari munkásoknak az összefogása jelenti, *akik egymástól távol dolgoznak. A szakszervezeti élet folyamatossága náluk nem biztosított, a kollektív szakszervezeti munkába alig tudnak bekapcsolódni. a bizalmival, kiváltképpen a főbizalmival ritkábban találkoznak.* A laza kapcsolatnak egyik legutóbbi példája az, hogy sokan kimaradtak a szolidaritási bélyegakció jegyzéséből. Vannak helyek, ahol emiatt csak 70 százalékos volt a jegyzés. Az is igaz, hogy a mostani szolidaritási akció módszere sem szolgálta a főbizalmiak és bizalmiak munkájának javítását.

Valamennyi építési főnökség és üzem, amely távoli munkahelyekkel rendelkezik, *nagy erőfeszítéseket tesz a szakszervezeti kiscsoportos munka javítása érdekében.* A szakvonali oktatásokat kiegészítik szakszervezeti tájékoztatással. Szentesen, az építési főnökségnél a gépkocsivezetők és gépkezelők oktatásakor egy órányi idő áll rendelkezésre a szakszervezeti kérdések megbeszélésére. Ezeken ott van az szb-titkár, vagy a főbizalmi, ők adnak tájékoztatást az szb és középszervi testületi üléseken elhangzottakról, a véleményekről és határozatokról.

Fagas Pál



— Minden vonatkésést feljegyzek ...
(Kesztyüs Ferenc rajza)

Megy a vonat Kenesére

Több figyelmet a vasutas gyerekek érdekében

Július utolsó napjaiban Szombathelyen csatlakozom a balatonkenesei gyermeküdülőbe utazó csoporthoz. A kísérők, *özv. Rédecsi Sándorné* és *Szabadfi Zoltánné* nyugdíjasok átveszik a gyerekeket a szülőktől. Elhelyezkednek a lezárt szakaszban és hamarosan indul a vonat.

— 1961-ben mentem nyugdíjba — mondja *özv. Rédecsi Sándorné*. — Azóta a szakszervezet megbízásából viszem-hozom a gyerekeket. Az idén Kenesére ez a harmadik csoport. Sárváron, Celldömölkön újabb gyerekek szállnak fel hozzánk. Ukkon a zalaegerszegi lányok, fiúk csatlakoznak.

Barátkoznak, ismerkednek a gyerekek, erősödik a zsivaj.

— Én már voltam Kenesén a barátommal, most az öcsém jött velem — dicsekszik a negyedikes szombathelyi *Kelemen Zoli*. — Csuda jó volt ...

Megérkeztünk Tapolcára. Másik vonatra szállunk. Sokat kell gyalogolni, cipekedni, mert a megbeszéltek ellenére a lefoglalt kocsit a szerelvény végére tették. Mintha nem is gyermekekről lenne szó! Néhány apróságnak a kísérő szülők segítenek cipelni a csomagot.

— Felrobbanok a méregtől! — fakad ki *özv. Rédecsi Sándorné*. — A foglalt kocsit mindig a vonat elejére kérjük, de nincs foganatja. Két évvel ezelőtt Balatonkenesén a jegyvizsgáló a kanyar miatt nem látta a vonat végét, és előbb indított. Szerencsére nem történt baleset.

Végre odaértünk a foglalt kocsihoz. *Rédecsiné* megkeresi a jegyvizsgálót és a lelkére köti, hogy a leszállásnál nagyon figyeljen és segítsen.

Szerencsésen megérkeztünk az üdülőbe. Már vártak bennünket, itt a csomagokat sem kellett cipelni. A táborvezető irodája előtt névsorolvasás, aztán orvosi vizsgálat. Már itt vannak a dunaújvárosiak, a dombóváriak és néhányan a budapestiek közül is. A kísérőknek nagy kő esik le a szívükről. Teljesítették a megbízatást, baleset nélkül célba értek a gyerekek.

Az utazással kapcsolatban azonban le kell vonni a szomorú következtetést. A MÁV keveset törődik a foglalt kocsikban üdülni induló gyermekekkel. A figyelmetlenség és nemtörődömség bizonyítéka például az időben ki nem állított és a vonat végére kapcsolt kocsi, az előzetes megállapodásokat nem tisztelő magatartás. Pedig egy kicsit jobb szervezéssel, előzékenységgel a szolgálatot teljesítő vasutasok könnyebbé tehetnék a kísérők munkáját, és nem utolsósorban örömtelibbé, biztonságosabbá a gyermekek utazását.

Sz. Jakab

Szórakozás, játék, nevetés

EGY NAP A BALATONKENESEI GYERMEKÜDÜLŐBEN

Még néhány nap és elcsendesül a nyári zsivaj a balatonkenesei vasutas gyermeküdülőben. Az üdülő szeptember elseje után sem marad azonban vendégek nélkül, hiszen a szakszervezeti aktivisták tanfolyamait rendezik itt. Most, augusztus 15-én, szikrázó napsütésben szemlélem a partot. Négyszáznyolcvanöt gyermek — az utolsó turnus — tölti itt önfeledt napjait.

Újdonságok

Belepillantok az étlapba. A mai reggeli: egy pár bőrösvirsli, kakaós szelet vajjal. Az ebéd: húsleves, párolt marhaszelet burgonyával, uborkasaláta, krémes. Uzsonnára főtt kukorica, tea, vacsorára pedig levest és rizsfelfújtat kapnak a gyerekek.

— Napi ellátmányunk személyenként 33 forint — mondja *Simonyi Ferenc* gondnok. — Ez nem sok, nem is kevés. Az előírt kalóriamennyiség úgy teljesíthető, hogy az egyik nap jobb a menü, a másikon gyengébb. Az étlap-összeállítással nincs baj, de annál több gondot okoz a beszerzés. Az idén rendkívül rapszodikus volt a nyersanyagellátás. Legtöbbször munkaidő után szóltak az elosztó központból, hogy vihetjük a megrendelt árut.

— Az idén mivel gyarapodott az üdülő?

— *Vásároltunk 200 paplant. A szombathelyi MÁV Építési és Hídfenntartási Főnökség elvégezte a szükséges festést, karbantartást.* Ezenkívül új kézilabdapálya épült, felszereltünk két új hintát és két vízicsúzdát. Ezen a nagy területen bő lehetőség nyílik a különféle szórakozásra, játékra. Jól érzik magukat a kis vendégeink. Az idén 3180 gyermek üdült itt.

Változatos és gazdag kulturális program szórakoztatja délutánonként a gyerekeket. A mai napon például *Szegedi Árpád*, a budapesti géptelep főnökség dolgozója, amatőr bűvész adott műsort. Az előadás után megszólítok egy mozgékony fiúcskát, a hatodik osztályos *Papp Zoltánt:*

— Hogy érzed itt magad?

— *Emlékezetes marad ez a nyaralás. Nagyon szép itt minden. Egész nap lehet fürdeni, futballozni. Az a baj, hogy hamarosan utazni kell haza.*

Zita és Tímea

A vízparton délután három óra tájban a legzajosabb az élet. Ekkor kezdődik az úszásoktatás is. Megszólítok egy kislányt. Elmondja, hogy Székesfehérvárról érkezett a nővérével. *Loczisi Zitának* hívják, a testvérét pedig Tímeának. Édesanyjuk az Utasellátónál dolgozik.

— *Mire vége az üdülésnek, megtanulunk úszni* — újságolják örömmel, és berohannak a hűs hullámokba.

Úszni tanulnak

A parton, mellettem *dr. Juhász Zoltánné* táborvezető figyeli a vízben lubickoló gyerekeket.

— Hogyan állítják össze a nyári programot? — kérdezem.

— *Az idénykezdet előtt összeül a nevelő testület, és rossz és jó időre dolgozzuk ki a táborozási programot.* Itt most negyvenheten vagyunk. A kollégák többnyire főiskolai hallgatók, akik nyári gyakorlatukat végzik.

— Mik az idei nyaraltatás tapasztalatai?

— Az idén nagyon jó idő volt. Több gyereket vonhattunk be az úszás- és evezésoktatásba is. *1961 óta hatszáz gyereket tanítottunk meg úszni.* Az idén először iktattunk be hajókirándulást, és természetesen rendszeresek a kulturális rendezvények, filmvetítések, bábelőadások. Sok a játék, és elegendő idő van a sportra is. A Testnevelési Főiskola hallgatói a tehetséges gyerekeket beajánlják a vasutas sportköröknek. Tavaly például két fiúra hívták fel a BVSC figyelmét. Reméljük, hogy jövőre is ugyanennyi gyerek, a mostanihoz hasonló körülmények között nyaralhat, pihenhet ebben a szép környezetben — mondotta befejezésül a táborvezető.

Séra Sándor

Hogy múlik az idő!

Az anekdotabeli legénykének, aki már tudja (vagy sejti), hogy nem a gólya hozza a gyereket, mindenről egyvalami — „az" — jut az eszébe. Nos, hasonlóképp vagyok én is: mindenről az a magvas kitétel jut az eszembe, miszerint „rohan az idő". Mintha tegnap volna, mikor is elhatároztam, hogy Ráckevére utazom nyaralni, s lám — hogy múlik az idő — a Duna partján szerzett barna szín már halványodóban. A tegnapelőtti holnap ma már tegnap, s a tegnap kifogott halból még tegnap pirosló halászlé lett, hogy ma mondhassam el: „ej de ég a gyomrom".

Tova hát a két hét, melynek napjaiban oly gyakran jegyezhettem meg: „rohan az idő". Például amikor a Mundial góljait és kihagyott helyzeteit néztem, az üdülő színes tévé-készülékén. Az egyik ollózást látva emígy kiáltottam fel: „ilyent utoljára Kocsis Sanyitól láttam!". Mikor is? Anno 1954-ben. S amikor az egyik játékos gólhelyzetben, a labda helyett a levegőt találta el: „akárcsak Rákosi Gyula az egyik világbajnoki nyolcaddöntőben!". Az üdülő ifjai irigyeltek, amiért annak idején élőben láthattam Kocsist, Puskást, Bozsikot, Hidegkutit: az aranycsapatot. Én az ifjakat irigyeltem, amiért ők még akkor is pályában gügyögtek, amikor már Albert Flóri volt a sztár. Nekik Szepesi az MLSZ elnöke; nekem Szepesi az MLSZ legszigorúbb bírálója, aki esőben-hóban a pálya szélén áll, egy szál mikrofonnal. Hogy múlik az idő!

S maholnap emlék csupán a Mundial is. Hogy — világrekordot állítva fel a VB-k történetében — tíz dugót ragasztottunk a salvadoriak hálójába. Meg hogy egynél többet képtelenek voltunk berúgni a belgáknak, akik a továbbiakban nem jutottak tovább. Felszáradtak mára a szövetségi kapitány könnyei is, melyek — sajátos módon — fokozták az iránta megnyilvánuló rokonszenvet (kivált azok számára, akik még emlékeznek: hogyan küzdött ő hajdanán, egy ugyancsak emlékezetes csatában, középhátvédként, a korábbi világbajnok brazil csapat ellen). Még a ráckevei, kis Duna-ágban is sok víz lefolyt azóta, mivelhogy ... az óra körbejár.

Ámde vissza a halakhoz! Vajon szorongattam volna-e órák hosszatt a pecabotot tizenöthúsz évvel ezelőtt az üdülő melletti stégen, amikor bent az üdülőben sokkalta formásabb szorongatnivalók mosolyogtak és csacsogtak, napoztak mai divat szerinti, mininél is minibb fürdőzsebkendőkkel borítva, s szőkék voltak, meg barnák, meg vörösek, meg éjfeketék ... miközben én a halakra gondoltam? No és az ismerkedési est táncversenyén nem a versengők között roptam volna-e annak idején, ahelyett, hogy a szigorú zsüriben üljek, tudor módra pontozgatva az első díjért — egy üveg vörös borért — vetélkedőket? Persze — szeretném nyomatékosan kinyilvánítani —, nem én változtam meg. Nem, erről szó sincs. Csupán a táncok. A tangó, a mambó, meg a zakatolás nem szerepelt e ráckevei táncverseny feladványai között.

Megkérdezhetik: hogyan kerültem Ráckevére. Túl azon, hogy ott volt hely — s ez meghatározó —, ugyancsak nosztalgiából. Serdülő éveim nyarait töltöttem azon a vidéken, néhány kilométerrel arrébb, Dömsödön, S micsoda különbség! Akkortájt vadregényes volt ez a Duna-szakasz: nádas váltogatta egymást a szúnyogokkal, s itt-ott elvétve néhány horgászstég. Most? A nádas eltünt, — a szunyog megmaradt. Dömsödtől Ráckevéig, végig a partmenti ösvényen, kerékpárral karikáztam — most, hosszú szakaszon aszfaltozott úton gurulhat az autó, s magán-üdülő vállalattal váltakozik. Afféle magyar-Riviéra ez — nem hivalkodó, de meghitt, csendre-pihenésre kiválóan alkalmas.

Miért zsörtölődtem húszvalahány esztendeje? Mert tüske szúrt lyukat a kerékpár tömlőjén, s az út mentén kellett gumit szerelni, ragasztani. Most pedig? Megint drágább lett a benzin — kit zavart ez akkoriban? —, s a ráckevei benzinkút korán zár: be kell pöfögni Lacházára, hogy tankolhasson a tegnapelőtti biciklista. Panaszkodtam-e akkoriban, hogy meleg van a gépkocsiban? Nem bizony. Az emberfia minél inkább pedálozott, annál gyorsabban haladt a kétkerekű, és hűsített a szél.

Dömsödön akkortájt éppen elbontottak egy kastélyszerű kúriát: másra kellett a tégla, s senkinek sem kellett a kúria. Ráckevén most éppen újjáépítenek egy hajdani kastélyt — már csaknem kész —, mert ugyancsak pihenni vágyóknak kell a kulturált környezet. A dömsödiek akkoriban abban bíztak, hogy falujukig vezetik el a ráckevei HÉV-et (mivelhogy a község vasútállomása igencsak messze esik a piactértől: gyalogosan el sem érhető, csak busszal); a ráckeveiek most abban bíznak, hogy Pesten előbb-utóbb a Kálvin térig vezetik el — méghozzá föld alatt! — a zöld vasutat. Dömsödön akkor a kisbíró dobolt, Ráckevén most dobpárbajt vívtak egymással a helyi tánczenekarok dobosai. Hiába, no, mondom megint csak: hogy múlik az idő!

Hová kérek két év múlva szakszervezeti beutalót? Gyanítom, nem Ráckevére. Jól éreztem magam, nagyon jól ... csak épepn hideg már a Duna vize. Még akkor is, ha nem hidegebb, mint akkoriban, Dömsödön volt. Mintha különbség volna Celsius és Celsius között: érzékeny lett az ízület.

F. T.

Új szakszervezeti kiadványok

A közelmúltban újabb kiadványokkal gazdagodott a szakszervezeti irodalom. A Népszava Lap- és Könyvkiadó gondozásában megjelent *A Munka Törvénykönyve és fontosabb végrehajtási szabályai 2. pótkötete.* Az új kiadvány alkalmas arra, hogy az alapkötettel, valamint az első pótkötettel együtt napra készen szolgáltassa a joganyagot. (A frisseséget a havonta megjelenő *Jogsegély* című füzet biztosítja, rendre megjelennek a jogszabály-módosítások.)

A pótkötet szerkezete megegyezik az előző kötet beosztásával. Az első rész tartalmazza az alapkötetben és a pótkötetben közölteket, kiegészítő és módosító jogszabályokat. A második rész az új jogszabályokat közli. A harmadik rész az egészség- és munkavédelemmel összefüggő rendelkezéseket tartalmazza. Végül a harmadik fejezet a Legfelsőbb Bíróság Munkaügyi Kollégiumának és a Munkaügyi Kollégium tanácselnöki értekezletének a munkaügyi jogalkalmazással kapcsolatos állásfoglalásait foglalja egybe.

A társadalombiztosítási kifizetőhelyi ügyintézők oktatása című összeállítás igen hasznos kézikönyv lehet a témával foglalkozó szakszervezeti aktivisták kezében. A kiadvány mindazokat a tudnivalókat tartalmazza, amelyek segítenek eligazodni a társadalombiztosítási ügyekben.

Az anya és gyermek a társadalombiztosításban című kiadvány nemcsak az anyasági és terhességi-gyermekágyi segélyezési rendszer, a családipótlék-rendszer fejlődését mutatja be, hanem szól a népesedéspolitikai eredményekről és gondokról, bemutatja a gyermekápolási táppénzt, valamint az azzal összefüggő fontosabb jogkiterjesztő rendelkezéseket. Felhívja a figyelmet az egyedülálló, illetőleg egyedülállónak számító gyermekes dolgozókat illető kedvezményekre.

(Sándor)

A NÉPSZERŰSÉG TITKA

Vonzó rendezvények, tanulmányutak

Szentesen ötszörösére növekedett a KTE helyi csoportjának a taglétszáma

Gazdasági gondjaink közepette luxus, ha a műszaki értelmiség szabad kapacitását nem használjuk ki. Ennek a vezérgondolatnak a jegyében ülésezett a Közlekedéstudományi Egyesület szentesi csoportjának kibővített ülése.

Madar Miklós, a KTE főtitkárhelyettese mondta a következőket, amikor a szentesi csoport kiemelkedő munkásságát méltatta:

— *Annak a 14 ezer személynek a tevékenységével, akik az egyesületbe tömörültek, a tudományos munka társadalmi háttere alakult ki, állásfoglalásukkal segítséget adnak a kormányzatnak a központi döntésekhez. Munkánkhoz a KTE szentesi csoportjától is jelentős segítséget kaptunk.*

Amióta önálló lett a szentesi csoport, taglétszáma közel ötszörösére növekedett, és most már több mint 200 személy tartozik a csoporthoz.

— Mi a titka a Közlekedéstudományi Egyesület iránti érdeklődésnek? — kérdeztük *Nagypál Ferenctől*, a helyi csoport titkárától.

— *Rendezvényeink, konzultációink és tanulmányútjaink vonzóak, aktuálisak és tartalmasak.* Az elmúlt időszak más más témakörben megtartott előadásai és tíz tanulmányútja tömegeket mozgatott meg. Voltunk a győri Rába Gépgyárban. Megismerkedtünk a Ferihegyi-repülőtér forgalmával és üzemvitelével. Megszerveztük a korszerű sínhegesztési technológia alkalmazásáról szóló országos ankétot, amelyen százharmincan vettek részt. A felújított szolnoki pályaudvaron láthattuk a vasútforgalom korszerű irányítását. Tanulmányútjaink során bővítettük ismereteinket. Láttuk a taliándörögi űrtávközlési állomást működés közben, ahol 143 tagunk ismerkedett a műholdas technológia csodáival. Voltunk a balatonfüredi hajógyárban és Székesfehérváron a VIDEOTON-nál.

Csoportunk nagy figyelemmel kísérte a szentescsongrádi új közúti tiszahíd építését. *Pusztaszuriban nemzetközi vasútépítőgép-bemutatót szerveztünk, amelynek nagy szakmai sikere volt.* Megismerkedtünk még az M3-as autópálya építésével és a kiskörei vízlépcső működésével. Propagandamunkánkban felhasználtuk a fényképezést, amely kapcsán kiállítást rendeztünk „*Humor a közlekedésben*" címmel. Egy másik fényképkiállításunknak „*Közlekedési pillanatok*" címet adtuk.

A statisztikai adatokból kitűnik, hogy az országban egyetlen testvérszervezet sem szervezett annyi programot, mint a szentesiek.

Az ülésen a feladatokról is szó volt. Az a célkitűzés, hogy a csoport a jövőben még aktívabb segítséget adjon a műszaki elképzelésekhez és az operatív tervek kidolgozásához. Szeretnének helyileg is társadalmi hátteret adni egy-egy kibontakozó műszaki kérdésben és vitában. Azt is célul tűzték, hogy az állandóan változó műszaki fejlődésben a csoporton belül is hasznos önképzésre kell törekedni.

Tisztújításra is sor került a vezetőségi ülésen. A nyugdíjba távozott *Feleky Pál* elnököt kiemelkedő munkásságának elismerése mellett tisztségéből felmentették. Utóda *Asztalos József*, a szentesi építési főnökség igazgatója lett. A vezetőségi ülés egyben úgy döntött, hogy a leköszönt Feleky Pált megválasztja társelnöknek, és munkásságára továbbra is számítanak.

Madar Miklós főtitkárhelyettes zárszavában utalt a KTE vezetőségének azon álláspontjára, miszerint a jövőben Szentes legyen a nagyobb országos rendezvények otthona.

Fogas Pál

Kiváló Társadalmi Munkás

A Vas megyei Vöröskereszt-szervezet közelmúltban megtartott küldöttértekezletén, Szombathelyen *Kiváló Társadalmi Munkás* kitüntetést kapott *Varga László*, a számviteli főnökség leltárellenőre, az igazgatóság vöröskeresztes szervezetének a titkára.

Három évtizede, 1952. december 19-én mozdonyvezető-gyakornokként Veszprémben kezdte vasúti pályafutását. Egy évvel később a szombathelyi fűtőházba került normásnak. A számviteli főnökségen 21 éve dolgozik. Korán bekapcsolódott az ifjúsági mozgalomba. 1966-ig — öt éven át — az igazgatóság KISZ-titkára. Később a járási és a megyei KISZ-bizottság pénzügyi ellenőrzési bizottságának a tagja. Már KISZ-es korában dolgozott a Vöröskeresztben. Aktivista és állandó véradó. Az ifjúsági mozgalomban végzett jó szervező munkája elismeréseként — pártmegbízatásként — 1972-ben elvállalta a vöröskeresztes titkári teendőket, amelyet azóta is ellát.

— *Induláskor egyetlen alapszervezetünkben 120 tagunk volt* — mondja. — *Jelenleg öt alapszervezetünk van, a tagok száma 410. A véradók száma is megháromszorozódott.*

Rendszeresek a névadók és a kismamatalálkozók. Valamennyi vasutast kioktatunk az elsősegélynyújtás legfontosabb elemeire. Koordináljuk és támogatjuk az igazgatóság és munkahelyeinek a tisztasági mozgalmát.

Varga László hússzoros véradó. Magáénak mondhatja a Kiváló Vöröskeresztes Munkáért kitüntetés ezüst fokozatát. Birtokosa a Kiváló Ifjúsági Vezető és a Közlekedés Kiváló Dolgozója kitüntetéseknek is.

Sz. Jakab

Hasznos hétvégék

A szabad szombatok általános bevezetésével megnövekedett a dolgozók hét végi pihenőideje. A magán jellegű, kikapcsolódást jelentő hasznos hobbitevékenységek mellett egyre többször van igény a kirándulással, közös társadalmi munkával eltöltött hétvégék iránt. Ez tapasztalható a nagykanizsai pályafenntartási főnökség dolgozóinál is.

Júniusban az egyik szabad szombatot *családjaikkal együtt egész napos kirándulással töltötték a főnökség dolgozói.* Az apróságok legnagyobb örömére Szenta állomástól kisvasúton tették meg az utat a kaszópusztai tájvédelmi területig. Ott sport, játék, erdei séta várta a részvevőket. A kirádulás felejthetetlen élményt jelentett felnőtteknek, gyermekeknek egyaránt.

Júliusban a vasutasnapi kommunista szobaton a barcsi főpályamesteri szakaszok, valamint a főnökség központi dolgozói vettek részt. Murakeresztúr állomás átépítésénél kitérő és vágány elbontását végezték. A barcsai *Landler Jenő* szocialista brigád, akiket ez évben tűntettek ki a MÁV Kiváló Brigádja címmel, a kitérő elbontásánál dolgozott. A központ férfi dolgozóinak egy csoportja a talpfákat hordta depóniába. A főnökség női dolgozói a kapcsolószerek összegyűjtésénél, elszállításánál dolgoztak.

A különböző időpontokban szervezett kommunita műszakokon egyébként a főnökség valamennyi szocialista brigádja részt vett. *Teljesítményük 2680 óra, ez 51 970 forint értéknek felel meg.* Az összegnek az idős dolgozók részére anyagi támogatásként történő felosztásáról a szocialista brigádok fognak dönteni.

Nagy Antal Géza

SÍNHEGESZTŐK

A szentesi építési főnökség Petőfi és Dózsa szocialista brigádjai a városföldi kötőtelepen hegesztik a síneket. Munkájukkal hozzájárulnak ahhoz, hogy a VI. ötéves tervben 1800 kilométer hosszú, hézag nélküli pálya készüljön el
(Zelman Ferenc felvétele)

A MÁV kollektív szerződés módosítása (8.)

Az alapbérrendszer és a bérpótlék

A kollektív szerződés módosítására a vitákon elhangzott javaslatok jelentős része a jelenleg alkalmazott bérpótlékok és jutalékok kiterjesztésére irányult. A javaslatokból egyrészt az tűnik ki, hogy az alapbérrendszer és a bérpótlékok kapcsolata nem eléggé tisztázott. Másrészt megállapítható olyan törekvés is, hogy egyes területeken így próbálnak keresetnövelést elérni.

Az alapbérrendszer és főbb jellemzői

A jelenleg alkalmazott alapbérrendszer a fizikai dolgozóknál már a hatvanas években kialakult. A munkák besorolását és az ehhez kapcsolódó bértétel megállapítását két fő tényező:

— *a szakképzettség,*
— *és a munkakörülményfokozat alapján állapítják meg.*

Mindkét fő tényezőnek további fokozatai vannak. A szakképzettségi fokozat tagozódása a következő:

— egyszerű segédmunka,
— egyszerű betanított munka,
— bonyolult betanított munka vagy egyszerű szakmunka,
— szakmunka,
— összetett szakmunka,
— különleges bonyolult szakmunka.

A munkavégzési körülmény fokozatai:

— normál erőkifejtés és normál munkakörülmény,
— normál erőkifejtés és kedvezőtlen munkakörülmény,
— nagy erőkifejtés vagy különösen kedvezőtlen munkakörülmény,
— nagy erőkifejtés és különösen kedvezőtlen munkakörülmény.

A munkakörülmény-fokozatok megállapításánál a következő környezeti hatásokat veszik figyelembe:

— különleges testhelyzet,
— veszély,
— egészségi ártalom,
— hőhatás,
— erőkifejtés.

Az alapbérrendszer kereteit képező besorolási szabályok ismertetéséből kiderül, hogy a dolgozók személyi alapbérének megállapításánál a munkavégzés körülményeit messzemenően figyelembe veszik.

Lehetőségek a differenciálásra

Az azonos szakképesítéssel rendelkező dolgozók között a munkakörülményi fokozat figyelembe vétele jelentős különbséget tesz.

A normál erőkifejtésű normál munkakörülmények között dolgozó 41-es kategóriájú szakmunkás bértétel 12,50—22,50 Ft/ó, míg a legkedvezőtlenebb munkakörülményű 44-es besorolású szakmunkás bér*tétele 20,50—35 Ft/ó között* állapítható meg.

A dolgozók alapbérének megállapítására a rá érvényes bértétel határa között kerül sor. A személyi alapbér megállapításánál figyelembe veszik:

— *a dolgozó munkájának minőségét,*
— *szorgalmát,*
— *pontosságát,*
— *fegyelmezettségét,*
— *együttműködési készségét stb.*

A bértételhatárok rendkívül tág lehetőséget nyújtanak a differenciált alapbér megállapítására. Ez indokolt is mivel azonos szakképzettséggel rendelkező dolgozók felkészültsége — egyéni vagy szervezett szakképzés eredményeként — eltér egymástól.

Az azonos kategóriába sorolt munkakörülményi fokozaton belül a környezeti hatások eltérhetnek a megengedett határok között. Az egyéni besorolásnál tehát ezeket a tényeket komplexen kell figyelembe venni és az alapbérben kell érvényesíteni.

Amennyiben a dolgozó olyan sajátos munkakörülmények között, illetve speciális tevékenységet végez, melyet az alapbér megállapításánál nem lehet figyelembe venni, *például az általában szokásos munkaidőbeosztástól eltérő időben végzi munkáját, rendszeresen a magasban, illetve mélységben végzett munkát stb.*, ilyen esetben a jogszabályban, illetőleg a kollektív szerződésben bérpótlékot állapítanak meg.

A bérpótlék az alapbérrel együtt, azt kiegészítve fejthet ki megfelelő hatást, ezért egyrészről az alapbérrendszer hatékonyságát állandóan figyelemmel kell kísérni, minden bérfejlesztésnél a besorolások helyességét felül kell vizsgálni. Másrészt vizsgálni kell a dolgozó különleges — az alapbérben nem érvényesíthető — munkakörülményeit, illetve az azokban történő változásokat.

A vasutasok kezdeményezésére

Ezeket a vizsgálatokat az egyes szolgálati helyeken rendszeresen elvégzik és általában a tapasztalatok alapján tesznek javaslatot a kollektív szerződés módosítására. Mint azt *dr. Simon József* szakosztályvezető a *Magyar Vasutas* 1982. évi 10. számában megjelent cikkben írta: „*Az ez évi módosításnál szinte valamennyi változtatás a vasutasok kezdeményezésére, javaslataik figyelembevételével történt.*"

Így került sor az utazószemélyzet szolgálati óráinak rendezésére, az állomási dolgozók szolgálat átadás-átvételének díjazására, s az elegyrendezői munkakörökben dolgozók részére kifizetett, kiemelt forgalmi jutalék felemelésére. A módosítások indoklását a cikk részletesen tartalmazza.

Az említett javaslatok mellett azonban érkeztek olyanok is, melyek bevezetéséhez további vizsgálatok szükségesek. Így például *az osztott munkaidő megszakítási ideje alatt fizetendő díjazás, vagy a készenlét ideje alatt szükségessé váló utazás időtartama alatt fizetendő díjazás.*

A megvalósulásra került, valamint a további vizsgálatok alapját képező észrevételek mellett számos olyan javaslat is érkezett, melyek bevezetése a jelenlegi körülmények között nem indokolt.

A készenléti díj vetítési alapját például — a javaslatba hozott átlagbérrel szemben — továbbra is az alapbér százalékában célszerű meghatározni, mivel a számfejtés biztonsága ezt indokolja. A magasabb vetítési kulcs biztosítja a jogszabályban megállapított pótlék elérését.

A jelenleg érvényes elszámolás megváltoztatását kérték az állomási tolatást végző mozdonyvezetők. A javasolt bérforma azonban nem fejtene ki ösztönző hatást, ezért a változtatás nem célszerű.

Javaslatok és lehetőségek

Az elfogadott és bevezetésre került javaslatok jelentős terheket rónak a bérgazdálkodásra. 1982-ben a kollektív szerződés módosításának bérkihatása mintegy 50 MFt, mely összeget a differenciált bérfejlesztésre képzett keretből kellett tartalékolni. (Ez az összeg tartalmazza az 1981 évi módosítás áthúzódó hatását is.) Továbbá a bérfejlesztések (alapbéremelések) a vetítéssel megállapított pótlékokat automatikusan növelik. A növekményt — mely hálózati szinten a tízmillió Ft-os nagyságrendet is eléri — szintén a bérfejlesztési keretből kell finanszírozni.

A bérpótlékok felemelésére és kiterjesztésére tett javaslatok elbírálásánál — a jogszabályok érvényesítése mellett — a bérfedezeti forrásokat is vizsgálni kell.

Az előző szempontok alapján nem került sor:

— *az éjszakai pótlék mértékének emelésére.*

— *továbbá a pénzkezelési pótlékra jogosultak körének kiterjesztésére, illetve a pótlék emelésére,*

— *a revizori pótlékba vontak körének szélesítésére.*

A kollektív szerződés 57. §-a rendelkezik az egészségre ártalmas munkavégzés pótlékának megállapítására, az 58. § pedig a veszélyességi pótlékra. Amennyiben az egyes munkahelyeken egészségre ártalmas körülmények mellett dolgoznak vagy veszélyhelyzetben végeznek munkát, de a feltételek nem érik el a pótlékra jogosultság határait, ez esetben a munkakörülményeket az alapbér megállapításánál kell figyelembe venni.

Végezetül szólni kell a munkahelyi pótlék kiterjesztésére és felemelésére vonatkozó ismételten visszatérő javaslatokról.

A munkahelyi pótlékot 1969-ben vezették be egyes budapesti pályaudvarok elegyrendezői, termelésirányítói, valamint vezetői munkköreiben. *A munkahelyi pótlék célja a tartósan létszámhiányos munkakörökben végzett munka fokozott anyagi elismerése, és ezzel a munkaerőhelyzet javítása.*

A munkahelyi pótlékot a bevezetés óta több munkakörre, valamennyi budapesti és három *(Dunaújváros, Budaörs, Záhony)* vidéki szolgálati helyre kiterjesztették.

Bérpótlék helyett forgalmi jutalék

A munkahelyi pótlék kétségtelen, hogy mérsékelte a létszámhiányt, de nem a várt mértékben, ezért hasonló célból, de már szűkebb körben bevezették a „*Kiemelt forgalmi jutalékot*". Így az a sajátos helyzet állt elő, hogy ugyanazt a funkciót egyes munkakörökben két bérpótlék tölti be.

A munkahelyi pótlék kiterjesztését a vontatási szolgálat, de más szolgálati ág forgalmi tevékenységet ellátó, vagy ahhoz kapcsolódó munkakörben dolgozók rendszeresen kérik. Különösen előtérbe került ez az üzemfőnökségek megszervezése óta, a vontatási szolgálat termelésirányítói körében.

Valóban nehezen magyarázható meg, hogy egy forgalmi termelésirányító (forgalmi szolgálattevő, térfőnök stb.) jogosult a munkahelyi pótlékra, míg az üzemvitelt kiszolgáló vontatási termelésirányító nem.

Úgy ítéljük meg, hogy a létszámhiányos munkakörökben magas fokú intenzitással végzett munkára *megfelelő elismerést nyújt a kiemelt forgalmi jutalék.* A munkahelyi pótlék megszüntetése — megfelelő alapbéresítés mellett — időszerűnek látszik. Ezt alátámasztják a bérpótlékok szűkítésére irányuló központi törekvések is.

A bérrendszer vizsgálata, korszerűsítése állandó folyamat, melyhez megalapozott észrevételekre, javaslatokra változatlanul szükség van.

Zsadányi Péter

Ahogy egy népművelő látja

Hévízen, a Vasutas Biztosító Egyesület üdülőjét ápolt kert övezi. A modern, üvegerkélyes épület, barátságos színeivel felhívja az arra látogatók figyelmét. Minden igényt kielégítenek belső berendezései, szobái is. A lakószobákhoz elő- és fürdőszoba tartozik, erkéllyel.

A háromemeletes épület mindegyikén szépen berendezett társalgó és tv szolgálja a vendégek művelődését, szórakozását. A heti kultúrprogram hirdetőtáblán olvasható.

A beutaltak elégedettek az étkeztetés színvonalával is. Akik tagjai az egyesületnek, az ellátásért naponta 90 forintot fizetnek, a gyermekekért pedig 45 forintot. Az egész évi fáradságos munkát itt méltó környezetben pihenhetik ki a vasutasok, az egyesület tagjai.

Dr. Fodor Andorné
népművelő

Az augusztus mindig nehéz hónap

LÁTOGATÁS A DÉLI PÁLYAUDVAR ŐRHELYEIN

Még tart a nyári csúcsforgalom. A Déli pályaudvaron a pénztárak előtt a folyamatos kiszolgálás ellenére néha hosszú sorok kígyóznak és a peronon is sokan várakoznak. Ezekben a meleg napokban, különösen a hét végén, nem könnyű az utasokat kiszolgáló, s a szerelvények mozgását irányító vasutasok dolga. *Kelényi György* térfőnök kalauzol végig birodalmán, amely a csarnoktól az alagútig terjed.

Hosszú sorok a pénztárak előtt

Bámulatos gyorsasággal

— *Majd meglátja, ez a terület csak az avatatlan szemnek tűnik nagynak. A mindennapi munkában inkább szűknek, kicsinek érezzük* — magyarázza. — *A pályaudvar épületei korszerűek, de az üzemi feladatok ellátására viszonylag kevés helyiség jutott. A külső forgalmi szolgálattevőknek még nem készült el a szolgálati helyük. Emiatt elég szerény az őrhelyük* — mutat a vágányok között megbúvó kis bódéra.

Amint haladunk a II-es torony irányába, a térfőnök megjegyzi, hogy esős időben sok bosszúságot okoz a utasoknak a perontető hiánya. Ráadásul a leghosszabb vágányok mellett található a legkeskenyebb peron, ami balesetveszélyes. *Ilyenkor nyáron 120-140 százalékos a pályaudvar kihasználtsága.* Télen azonban 80 százalékra is visszaesik a forgalom.

Munkában a kocsirendező

A II-es torony kulcsfontosságú szolgálati hely. Innen jól áttekinthető az egész pályaudvar. A Márvány utcai híd alatt levő szűk torok azonban eléggé visszafogja. korlátozza a forgalmat. Ezért a toronybelieknek nagyon ügyesen kell gazdálkodniuk a vágányokkal és a szerelvényekkel. Különösen a reggeli és a délutáni órákban. Ilyenkor öt percenként indítják a vonatokat.

Óré Kálmán térfelvigyázó éppen a hangosbemondón ad utasítást. A váltókezelő *Kiss András* pedig bámulatos gyorsasággal húzza le és fel a váltókarokat. Arcuk, mozdulataik feszültségről árulkodnak. S amikor Óré Kálmán néhány percre megáll, ezeket mondja:

— *Itt nem lehet unatkozni. Mindig kombinálni kell, hiszen a legegyszerűbb megoldás a legjobb és ha ezt megleljük, akkor zavartalan a forgalom.* Minden percet igyekszünk kihasználni. Szép, ugyanakkor veszélyes is ez a munka. Egy rossz döntésnek itt súlyos következménye lehet. 12—24-es szolgálatot teljesítek, de a nyári hónapokban előfordul, hogy csak néhány óra jut a pihenésre.

Gyógyszerészből térfelvigyázó

— *Sajnos nincs elég munkaerő* — szól közbe Kelényi György. — *Egyre kevesebben vállalják az izgalmat, az állandó feszültséggel járó vasúti szolgálatot.*

— Az eredeti szakmám gyógyszervegyész — folytatja Óré Kálmán. — De allergiás voltam a gyógyszerekre. Állandóan betegeskedtem. Belátam: *ez így nem mehet tovább. Egy ismerősöm a vasutat ajánlotta és én jelentkeztem. Két évvel ezelőtt váltókezelőként kezdtem a munkát. Idén áprilisban lettem térfelvigyázó.* Az átlagkeresetem 6500 forint körül mozog. Igaz ezért a pénzért havonta legalább 210-220 órát teljesítek.

Közben a váltókezelő is megáll egy szusszanásnyi időre. Kiss András 12 éve dolgozik a MÁV-nál.

— *Eredetileg vájár vagyok* — mondja. — *Uránbányában dolgoztam, de az orvos egészségi okokból eltanácsolt. A mostani munkámat szívesen végzem, mert szeretem a veszélyt, a kockázatot. Itt aztán mindenki megtanulhatja, mekkora a kitartása.* Lankadatlanul figyelni kell mindenre. Most sok a munka. Emiatt kevés idő jut a családra. A múlt hónapban például a körülmények úgy hozták, hogy 43 túlórát vállaltam. Igaz, ez a keresetemen is meglátszott, *hiszen 7000 forintot vittem haza.* De keményen kellett helytállni. Nem ritka az olyan szolgálat, amikor 1600-1800 alkalommal állítom a váltót, amelynek egyszeri lehúzásához 80 kilopondnyi erő szükséges.

Közben a II-es torony előtt elhalad egy vonat. A mozdonyvezetőnek tisztelegve kívánnak jó utat. Mi is tovább megyünk. Utunk a vontatásiak készülő épülete mellett vezet. A jelenlegi kocsijavító fedetlen. Kezdetleges emelőkkel bíbelődnek a szerelők. Télen rossz itt dolgozni. Ezért a legfontosabb javításokat nyáron végzik. Előttünk feltűnik az „Á" őrbódé. Kissé távolabb az I-es torony és az alagút. Az „Á" őrbódé is meglehetősen szűk és elhasználódott.

A tolatásvezető mozgékony ember

— *Ezt nem azért építették, hogy a váltóőr és a tolatásvezető itt üldögéljen, hanem azért, hogy a telefon meg ne ázzon* — tréfálkozik a térfőnök.

Varga Gyula tolatásvezető mozgékony, fáradhatatlan ember. Így vall munkájáról:

— *Nekem az a feladatom, hogy a szemelvényeket összeállítsam, s a vonatok mozgását irányítsam. Gondoskodjam a meghibásodott kocsik kisorolásáról.* Érdekes és néha nehéz feladat a mentesítő, és a kisegítő szerelvények összeállítása. 1972 óta végzem a tolatásvezetői teendőket. Számomra a mai nap szokatlanul nyugodtnak tűnik. Ilyen még nem volt ezen a nyáron. Megszoktam már a nyüzsgést, a sok feladatot.

Visszaindulunk a csarnokba. *Nyerki Lajos* pénztárfőnök már vár. A pénztárak előtt változatlanul nagy a tumultus, pedig bámulatosan gyors a kiszolgálás. A személypénztárosok napi 14 órát dolgoznak. Minden második napjuk szabad.

— *Ilyenkor a csúcsidőszakban bizony a szabadnapokon is elég gyakran berendeljük az asszonyokat* — mondja a pénztárfőnök. — *Összesen 29 pénztárosunk van. Rendes körülmények között elég, ha nyolcan dolgoznak. Főidényben azonban gyakran előfordul, hogy 16-an teljesítenek szolgálatot.* Ennél több munkaerőt azonban képtelenség mozgósítani. Megnehezíti a dolgunkat, hogy évről évre csökken az utánpótlás. Ebben az esztendőben még nem jött hozzánk új ember. Jelenleg négy tanuló is dolgozik nálunk, ha levizsgáznak. akkor már rájuk is számíthatunk.

A váróban megrekedt a meleg levegő. De a pénztárosok szerencsére ebből keveset éreznek, mivel rezidenciájukon jól működik a légkondicionáló berendezés. Felüdülés itt beszélgetni.

Akiknek a nyár hajrá munkát jelent

Tánczos Gizella 23 éve dolgozik a vasútnál. Jelenleg a hagyományos pénztár a munkahelye.

— *Az augusztus általában nehéz hónap* — mondja. — *Eléggé elfáradunk, de szerencsére hamar vége a nyárnak. Talán furcsa, hogy ezt mondom, de nekünk a nyár nem az üdülést, a pihenést, hanem a hajtást, a hajrát jelenti.* Ilyenkor nem mehetünk szabadságra, mert szükség van ránk. Csak azokat engedik el, akik külföldre utaznak, vagy beutalót kaptak. A többség azonban szolgálatot teljesít.

Kozma Péterné a gépesített pénztárban dolgozik. Ő is hasonlóan vélekedik:

— Nyáron átlagosan kétezer jegyet adok el naponta. Ez bizony meglehetősen sok munkát takar. A keresetemmel elégedett vagyok, bár az alapfizetésem mindössze 2800 forint. Viszont azok a pénztárosok, akik a legnagyobb forgalmat bonyolítják 6-7000 forintot keresnek a nyári szezonban. A téli hónapokban valamivel kevesebb a pénzünk, de azért így is összejön az ötezer forintos havi átlag.

Rókus Jánosné is helyeslően bólogat. Rutinos, jó szakember. 1973 óta dolgozik a MÁV-nál.

— *Amióta az emberek megtudták, hogy szeptembertől emelik a menetjegyek árát, képtelen dolgokat művelnek* — mondja. — *A minap egy férfi 30 darab menetjegyet kért. Kiderült, hogy egész évre meg akarta vásárolni a számára szükséges vasúti menetjegyeket.* Azt azonban elfelejtette, hogy csak egy hónapig érvényesek. A kolléganőmtől pedig az egész csomag jegyet fel akarta vásárolni az egyik utas. Azt hitte, ezt is úgy fel lehet spájzolni, mint az élelmiszert.

Megbirkóznak a nehézségekkel

— *Az idén a reformjegyekkel volt a legtöbb gondom* — veszi át újból a szót Tánczos Gizella. — A diákoknak járó 33 százalékos kedvezményes utazáshoz ilyen reformjegyeket adunk ki. Attól függően, hogy milyen távolságra utazik a tanuló, aszerint vágunk le a jegyből egy darabkát. Ez elég sok időt igényel.

— *Én négyszázötven reformjegyet adtam el* — lebegteti a köteget Kozmáné. — Ezeknek nemcsak a kiadása, hanem a kiszorzása is munka- és időigényes.

— *Ráadásul a jegynyomda mostanában nem küldi időben a jegyeket* — folytatja Rókusné. — *Ez nehéz helyzetbe hoz bennünket. Ilyenkor ugyanis a normál utazáshoz ugyancsak reformjegyet adunk ki, ami alaposan megszaporítja a teendőinket.*

— *Kevés a helyjegybélyeg* is — panaszolja Tánczos Gizella. — Néha két-három kocsi helyjegyeit kézzel kell megírni. Ez a munka legalább másfél órát igényel. Holott rendes körülmények között, a kész helyjegyekre mindössze a bélyeget kellene ráragasztani.

A pénztárosok elmondták, hogy az esti váltás sem könnyű feladat. 19 óráig tartanak nyitva, de a forgalom akkor sem csökken. Vita nélkül, szinte alig lehet bezárni a pénztárat. Ráadásul hiányoznak a messziről is olvasható táblák, amelyek a nyitva tartás idejét megjelölik. Néhányan magánszorgalomból tussal készítenek ilyet. Így könnyebben tudomásul veszik az utasok, hogy igazodniuk kell a nyitva tartáshoz.

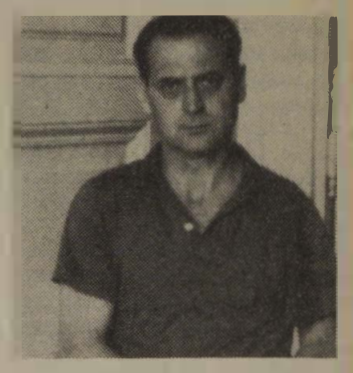
Csik Ibolya

Vonatmenesztés

(Zelman Ferenc felvételei)

Kiváló Vasutas

A telefonközpontok mestere



Kónya György, a szegedi 114-es távközlési szakasz műszerésze, apját és testvérbátyját követve, 1942-ben kérte felvételét a vasúthoz. Villanyszerelő szakmájával Szegeden, az igazgatóság távirda intézőségébe vették fel. Szakképzettségének megfelelő munkakörben nem foglalkoztatták, ezért két év múlva új munkahely után nézett. Kecskeméten, a konzervgyárban helyezkedett el. A háború, majd a hadifogság után, *1947-ben ismét a vasútnál próbálkozott.* Szentesen pályamunkás, majd pár hónappal később visszahívták első munkahelyére, a szegedi telefonközpontba. Azóta megszakítás nélkül ott dolgozik.

Az elmúlt négy évtized alatt munkahelyén sok minden megváltozott. *Az akkor ROTARY 100-as központ helyén ma már 700 vonalas, 7D PBX típusú központ működik.* A korszerűsítés folyamatában, az új központok szerelésében tevékenyen részt vett. 1952-ben kapták meg a 400-as központot. Előtte hónapokig társaival kéthetenkénti váltásokkal Budapestre járt, ahol műszerészként dolgozott, ismerkedett a központtal. A későbbi években az igazgatóság területén több helyen, így *Szentesen, Kiskunhalason, Kiskunfélegyházán, Kecskeméten, Hódmezővásárhelyen* és *Makón* szerelte a telefonközpontokat. Volt olyan időszak, amikor kézi központokat is gyártottak. Közben alaposan megismerte a szakma minden fortélyát, annak avatott mestere lett!

— *Egy jó műszerésznek az építésnél is ott kell lenni* — vallja munkájáról —, *mert csak így ismerheti meg igazán annak minden részletét.* Mi központosok, a vasút fogaskerekében csak egy láncszem vagyunk, de nagyon sok múlik azon, milyen az értekezési lehetőség, mennyire gyors a hibaelhárítás. Ezért tartom fontosnak, hogy a műszerész alaposan ismerje a rábízott központot.

Munkatársai mondják róla, *hogy Gyuri őstehetség!* Hallatlan nagy szakmai tudása, gyakorlata van, amit országosan is elismernek. Nem véletlen, hogy a szegedi főközpont több mint felét, köztük a legfontosabb vonalakat ő gondozza, tartja üzemképes állapotban. Ismer minden csavart, jelfogót, apró-parányi alkatrészt. Olyannyira, hogy munkakezdéskor, amint belép a helyiségbe, a központ zajából észreveszi, ha valaki hozzányúlt az általa karbantartott részhez. S ha néha mégis előfordul egy-egy üzemzavar, *akkor addig nem nyugszik, amíg rá nem jön a hiba okára.* Ha kell, még szabadnapján is beutazik makói lakásáról, hogy mielőbb üzemképes legyen a központ.

Tudását, nagy szakmai tapasztalatát szívesen megosztja másokkal is. Különösen a fiatalok tanítását, oktatását viseli szívén. Mellé osztják be a kezdő szakembereket, segít nekik a szakmai fogások mielőbbi elsajátításában. Szinte alig van olyan műszerész a központban, aki ne az ő tanítványa lett volna.

Kónya György a szakszervezeti mozgalomban is tevékenyen részt vett. *A hatvanas években a TBFF szakszervezeti bizottságának titkára, majd 1980-ig az szb elnöke volt.* A felszabadulástól párttag. Szorgos, becsületes munkájáért többszörös kiváló dolgozó, kapott vezérigazgatói dicséretet, az idei vasutasnapon pedig másodszor vette át a *Kiváló vasutas* kitüntetést.

Az év végén nyugdíjba megy, de végleg nem szeretne megválni munkahelyétől.

— Életem több mint felét itt, a telefonközpontban töltöttem. Szeretem ezt a munkát. Nehéz lenne egyik napról a másikra megválni a kollégáktól, a központ állandóan mozgó, kattogó világától.

Gellért József

Pályázati felhívás

„Közös erővel a munkások és műszakiak eredményes együttműködéséért"

A SZOT műszaki-gazdasági bizottsága *„Közös erővel a munkások és műszakiak eredményes együttműködéséért"* címmel ez évben is közzéteszi pályázati felhívását.

A pályázat célja, hogy elsősorban az energia- és anyagtakarékosság, valamint a másodnyersanyag-hasznosítás területén alkalmazható megoldások felkarolásával elősegítse az irányítás, végrehajtás és ellenőrzés módszereinek korszerűsítését, és a pályázók saját gyakorlati tevékenységében ezek érdemi érvényrejuttatását.

Kérjük, hogy a pályázók a célkitűzések eredményes megvalósítását és annak módszerét, a megvalósítás mérhető eredményeit, vagy jól értékelhető hatását, valamint azt, hogy saját tevékenységük és javaslataik azokat hogyan segítették elő, rendszerezve foglalják írásba, s ezzel pályázzanak a szakszervezeti mozgalom erkölcsi és anyagi elismerésének elnyerésére.

A pályázat tartalmazza — a már elért eredmények konkrét, dokumentált bemutatása mellett — az előremutató javaslatokat is. *A pályamunkák terjedelme legalább 10 és legfeljebb 20 gépelt oldal legyen.* A pályázat jeligés, a nevet, címet és a pályamű tartalmi kivonatát zárt borítékban kell mellékelni. A pályázatban foglaltak alkalmazására, illetve vállalati megvalósítására vonatkozó véleményt — a vállalat vezetőjének és szb-titkárának aláírásával — külön zárt borítékban kell mellékelni. Nyilvánosan még meg nem jelent és más pályázaton részt nem vett munkák, illetve vállalatoknál, intézményeknél egy évnél nem régebben megvalósult megoldások nyújthatók be.

A pályázat beküldésének határideje: *1983. szeptember 15.* A pályázatot a SZOT közgazdasági és életszínvonalpolitikai osztályához kell benyújtani három példányban. (Budapest, Dózsa György út 84/b 1415.) A pályadíjakról — 1983. december 15-ig — a SZOT titkársága dönt.

Pályadíjak:

2- 3 db 25 000 forint értékű I. díj és oklevél,
5-10 db 10 000 forint értékű II. díj és oklevél.

A pályázatban elsősorban vállalati komplex brigádok, szocialista brigádban dolgozó kollektívák és közvetlen termelésirányítók részvételét várjuk.

Szakszervezetek Országos Tanácsa műszaki-gazdasági bizottsága

AKADOZNAK A FOGASKEREKEK

Barangolás a komáromi rendezőben

A FORGALOM DERÉKHADA 250 ÓRÁT DOLGOZIK HAVONTA

Augusztus 10-e, délelőtt nyolc óra. A meteorológia meleg, fülledt időt jósolt. A komáromi rendezőpályaudvarról nézem a Dunát. Fölötte áttetsző párafüggöny lebeg. A túlparton Komárno. A vízen teherhajók horgonyoznak. Szinte festői szépségű a táj. tengeri kikötők hangulatát árasztja a város. *Tömöri Sándor* körzeti üzemfőnök-helyettesnek azonban nincs ideje mindebben gyönyörködni. Irodájában gyakran csörög a három telefon valamelyike. Információkat gyűjt, intézkedik, bepillant a reggeli postába.

Körkonferencia

A mai nap nehéznek ígérkezik. Kilenc órakor körfonferencia kezdődik, a munkairányító távbeszélő rendszer, köznyelven a hangos telefon segítségével. A budapesti igazgatóság illetékesei tájékoztatják a körzeti üzemfőnökségek — többek között Komárom, Győr, Székesfehérvár, Cegléd és Budapest — vezetőit a személy- és teherforgalommal kapcsolatos legfontosabb teendőkről, gondokról. Az említett üzemfőnökségek irodáiban, a telefonok mellett már ott ülnek a főnökségek vezetői, a szinte rádiózásra hasonlító beszélgetésre várva.

— *Most következik majd a bírálat, vagy a dicséret* — jelenti ki derűsen *Tömöri Sándor*. — *Ma még melegünk lesz valamennyiünknek!*

És mintha beteljesedett volna a jóslata. Cseng a telefon. Tatabánya-Alsóról jelentik, hogy a harmadik vágányra bejáró tehervonat egyik kocsijának eltörött a csapszege, és pár méteren szinte felszántotta a pályát. Szerencsére személyi sérülés nem történt, de a pályát a legrövidebb időn belül használhatóvá kell tenni. A Komáromból induló segélymenetnek azonnal zöld utat biztosítanak. A helyreállítás gépezete már beindult. Közben a konferencia is megkezdődött. *Az előadó a helytelen forgalomszabályozás miatti sok késésről beszél. Konkrét tényeket sorol, állomásokat, vonatszámokat, a nemtörődömség következményeit.* Én *Ollé Zsigmonddal*, Komárom állomás főnökével indulok a rendezőbe.

Apró kavicsokon lépegetünk a vágányok között. Hosszú az út, van idő a beszélgetésre. *Ollé Zsigmond* tapasztalt vasutas. Elmesélte, hogy Füzitőről hívták ide főnöknek. Vonakodott egy kicsit, mert Komárom nagy vasúti csomópont, határállomás. Végül mégis elvállalta. Most már könnyen eligazodik a forgalom szövevényes hálózatában, ismeri a területet, az embereket.

— Sajnos már korszerűtlen a személy- és a rendező pályaudvarunk — magyarázza. A személypályaudvaron öt fogadó, illetve indító és két tároló vágány van. *Csak tizenhat kocsis szerelvények befogadására alkalmasak. Nyáron azonban nem ritkák a tizennyolc kocsis nemzetközi szerelvények sem.* Ezek a vonatok — a határőrizeti szervek vizsgálata miatt — több vágányt is elfoglalnak, nehezítik a helyből induló vonatok indítását.

Kevés az ember sok a túlóra

A legtöbb munka a rendező pályaudvaron van. Az öt fogadó, négy indító és tíz gurítói irányvágányon bonyolódik a teherforgalom. A gurítódombról érkező kocsikat vágányfék hiányában kétszer saruzzák. A váltók technikai színvonala is különböző. Vannak vonóvezetékes elektromos és kézi állításúak.

— *Gondjainkat sajnos a létszámhiány is tetézi* — folytatja az állomásfőnök. — *Hiányzik legalább tíz sarus és több kocsirendező. Emiatt sok a túlóra is. Szabadnapokat ritkán tudunk kiadni. A kettes tartaléknál például csak egy tolatásvezető dolgozik rádió segítségével.*

— Mennyi a rendező kapacitása? — kérdezem.

— 1400—1500 kocsi lenne húszonnégy óránként, de a „feldolgozott" kocsimennyiség átlaga az első félévben csak 1006 volt. Ennek oka többek között a létszámhiány és a rapszodikus határforgalom. Az utóbbi nehezíti a tervezést, a gépek idejében való megrendelését. Emiatt sok a géprevárás. Az elmúlt félévben a helyi feladás megközelítette a tervezettet. *Az állomásról 181 262 kocsi indult. Az irányvonatok száma meghaladta az ezret.*

— Mi jellemzi a határforgalmat?

— A leggyakoribb hozzánk belépő áru a szén, a műtrágya és a különféle gépalkatrészek. A kilépő elegy elsősorban bauxit, timföld és az üres kocsi kiegyenlítés. *Nagy gondot jelent a kilépő kocsik szennyezett állapota. Sok bennük az áruhulladék, szemét, amit kilépés előtt a vágányok közé kell seperni. A határforgalomban naponta tizenegy kijelölt tehervonatpárnak kellene közlekedni, de a júliusi átlag nem éri el a nyolc párat sem.* Természetesen ez nemcsak rajtunk múlik. A csehszlovák vasutasok is gondokkal küszködnek ...

A rendező fogadóvágányai között járunk. Papírhulladék, szemét a sínek között. Amerre a szem ellát, üres és rakott tehervagonok sokasága. Az átrakó vágányok is foglaltak. Az öttonnás daru segítségével éppen szenet raknak át a vagonba.

— Sajnos kocsisérülés és szabálytalan rakodás miatt sok kocsit kell kisorozni, rakományukat átpakolni, illetve megigazítani. Ezt a munkát két nyolctagú brigád végzi — jegyzi meg a főnök.

Rádió nélkül nem boldogulnának

Tovább ballagunk a VIII-as őrhely (térfelvigyázó bódé) felé. Rokonszenves, alacsony ember fogad a bejárat előtt *Hegedüs József*, a kettes tartalék egyetlen tagja, nyakában a kicsi adóvevővel, előírásszerűen jelentkezik. Barna, borostás arcán verítékcsöppek gyöngyöznek. 1949-től dolgozik itt Komáromban a vasúton. Tolatásvezető.

— *Ha nem lenne ez a rádió* — mutat a készülékre — *egyedül semmit sem érnék. A mozdonyvezetővel és a VI-os toronnyal vagyok állandó kapcsolatban. Így is nagyon veszélyes ez a munka, különösen éjszaka, de azért lehet boldogulni.*

Hegedüs József három év múlva nyugdíjba megy. Jól érzi itt magát, de mégis várja már azt a napot, amikor végleg leteheti a piros zászlócskát és az adóvevőt.

— *Embert nyűvő munka ez* — jegyzi meg csendesen. — Gyakran fáj a derekam, kínoz a reuma. A vasúton szereztem ezt a nyavaját még az ötvenes években.

Megyünk feljebb, a gurítói irányvágányok felé. A hosszú kocsisorok között nem mozdul a levegő, a fülledt forróság szinte elviselhetetlen. Vakolathiányos, kopottas téglaépület az egyetlen sarus őrhely. Olajfoltos ajtaja kitámasztva, a melegtől úgysem védenek a falak. Konzervdobozok, papírhulladék, szemét mindenütt. Napbarnított testű, izmos fiatalember üdvözöl bennünket. *Sebestyén Ernő* saruelőmunkás. Távolabb dob az útból néhány konzervdobozt, rozsdás vasat, miközben zsörtölődik:

— Hiába takarítunk itt mindennap, a kocsikból ide söprik a szemetet. Van itt minden, néha még döglöttkutya is. A csehszlovák vasutasok csak tiszta vagonokat vesznek át, a mi kocsijaink pedig koszosak, mert a raktárnokok így veszik át a fuvaroztatóktól. *Mit tehetünk. Hetente egyszer összegyűjtjük a szemetet, de néhány óra múlva lehetne elölről kezdeni.*

Pőrekocsikon tornássza át magát egy másik sarus, *Németh Jenő*.

— Mindig így közlekedik?

— Amikor tele a rendező, csak így lehet. Ilyenkor kevés a négy sarus, mert amikor gurítanak, akadályversenyt futunk. Átmászunk a kocsikon, hogy elérjük a guruló vagonokat.

Németh Jenő kirendelt dolgozó. Celldömölkről jár ide, 120 kilométert utazik. Bemegyünk a bódéba. Körben, a falról már lepergett a csempe, a kopott pad és az asztal is lehangoló. Néhány lépéssel odébb, a másik helyiségben vasszekrények sora. Itt tárolják az esőkabátokat, a csizmát, a sisakot.

— *Jó lenne itt egy hűtőgép* — mondja *Németh*. — *Amikor otthonról elhozom a főtt ételt, ilyen melegben elromlik. Tizenkét ember menedéke ez a hely, a hűtőgép ki lenne használva.*

Néhány héten belül meglesz a hűtő — nyugtatja meg az állomásfőnök. — *Már intézkedtünk.*

A rendezőpályaudvar nem dugulhat be

Elbúcsúzunk a saruzóktól és gyalogolunk tovább a gurítódomb felé. Kísérőm arról beszél, hogy a raktárnokok nem állnak a helyzet magaslatán, hiszen gyakran meg sem nézik a szállíttatótól átvett kocsikat. Néha félig van áruval, szénnel, búzával, vagy idegen anyaggal. Itt aztán már nem tehetnek mást, a raktári munkások a vágányok közé szórják az egészet. *Hol van már a vasút katonás fegyelme, példás rendje?! Akadoznak a fogaskerekek.*

Visszafelé meglátogatjuk még a VI-os toronyban dolgozó *Csicsatka Vilmos* váltókezelőt. Rokonszenves, tapasztalt vasutas. Tizenhat éve dolgozik itt Komáromban.

— Nagyon nehéz munkahely ez, figyelni kell, amikor gépek járnak körbe, vagy gurítják a kocsikat. Egy-egy szolgálat után idegileg fárad el az ember.

— *Mikor kapott utoljára szabadnapot?*

— *Arra nem emlékszem. 250—270 órát dolgozunk havonta. Kevés a munkaerő.*

Véget ért a rendezői barangolásunk. Sietünk vissza az állomásra és közben nézzük a vámvizsgálatra váró fehér hajókat. Nem messze tőlünk, a Duna fölött átívelő híd acélszerkezete.

— Azon járunk át kerékpárral szomszédainkhoz — világosít fel a főnök. — *Gyakran személyesen kell megbeszélni a forgalommal kapcsolatos teendőket, hiszen a rendező nem dugulhat be. Kifogástalan az együttműködés.*

Lassú az elegymozgás

Az állomáson benézek még az üzemfőnök-helyettes irodájába. Most lett vége a körkonferenciának.

— Már elment a délelőtt, és szinte semmit sem tudtam csinálni — mentegetőzik.

Nem is zavarom, mert a forgalomirányító tiszttel tárgyal. Mozdonyokról, forgalmi helyzetről, a gyorsabb elegymozgás lehetőségeiről. A tervben kijelölt napi 11 tehervonatpárból ma még csak négy lépte át a határt.

Kaszala Sándor

Pillanatképek az építőtáborból

Már bezárták kapuikat a KISZ nyári ifjúsági építőtáborai. A fiatalok százai dolgoztak a vasúton is. Felvételeink a MÁV Budapesti Építési Főnökség biatorbágyi Ságvári Endre építőtáborában dolgozott középiskolásokról, szakmunkásokról készültek. A 128 Szabolcs-Szatmár megyéből érkezett KISZ-fiatal a Biatorbágy—Bicske vasútvonal pályarézsűjét és vízelvezető árkait építette.

1. kép:

Rövid pihenő. A vásárosnaményi 142-es számú Szakmunkásképző Iskola fiataljainak jólesik a tízórai.

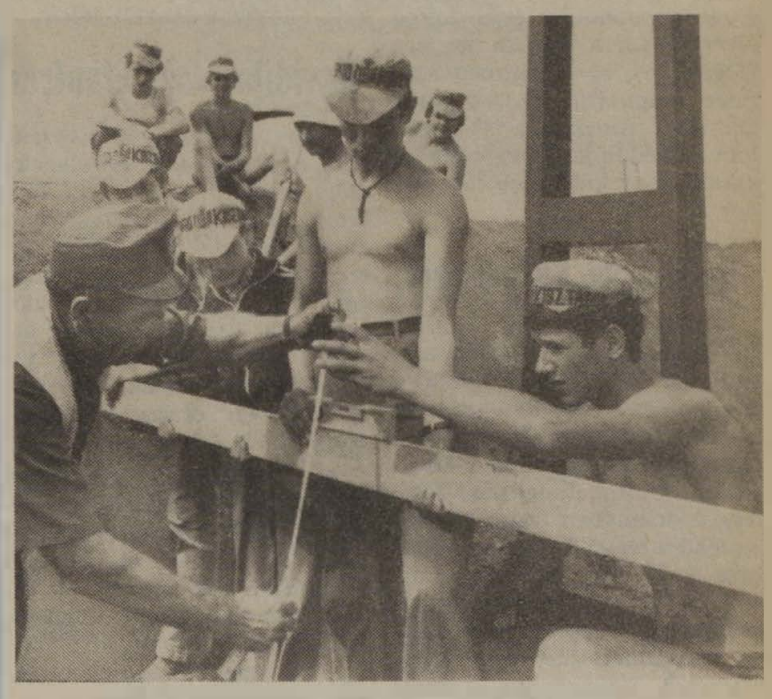
2. kép:

Iklódi Sándor munkavezető és Krezinger György, a nyíregyházi Vasvári Pál Gimnázium tanulója a töltést ellenőrzi.

3. kép:

A szabolcsi KISZ-fiatalok szorgalmasan építik a vasúti töltést.

(MTI fotó: Fehér József



Találkozás

Amikor megismertem, már elmúlt 25 éves. Tizenöt évig dolgoztunk együtt kölcsönös megelégedéssel. Aztán elváltak útjaink. Évtizedekig nem találkoztunk, és most itt állunk egymás mellett. Szinte hihetetlen. Én azonnal felismertem, de ő még nem vett észre. Rozsdafoltos, piszkosszürke külseje arról árulkodik, hogy régen tisztították, simogatták. „*Nem ilyennek képzeltelek öreg 375-ös, ifjúkori álmaim mozdonya!*" — morfondírozok magamban, és eszembe jut, hányszor kiszaladtam a sínek mellé, amikor vitte a vonatot. Addig integettem utána, amíg el nem tűnt a szemem elől.

Most közelebb lépek hozzá. A kavics megcsikordult a talpam alatt. Láttam, hogy észrevett. Bizalmasan megszólítom:

— Szervusz öreg harcos, megismersz?

Csodálkozva néz rám, és közben csendesen pöfékel. Látszik rajta, hogy emlékei között kutat.

— *Segítek* — biztatom, és mesélek az integető kisfiúról.

— Ilyen száz is akadt akkoriban — válaszolja.

— *És arra a forgalmistára sem emlékszel, aki mindig gyorsan beengedett a fűtőházba, amikor már elfáradtál?*

— Ilyenek később is akadtak.

— Nem adom fel a reményt. Én is tovább kutatok egy közös emlék után. Végre eszembe jut egy. Elmesélem neki azt a sztorit, amikor egyedül voltunk, és én elindítottam. Az ütközőbak állított meg bennünket. Mindketten megsérültünk. Lövettyűin nagymennyiségű gőzt présel ki, fülsiketítő sistergéssel. Azt hittem, nagyon megharagudott. Amikor eloszlik a gőz, látom, hogy mosolyog.

— Miért nem ezzel kezdted! Most már emlékszem rád. Az eset után két hétig pihentem, téged viszont azóta se' láttalak.

— *Mert hat hét után, amikor leszedték a lábamról a gipszet, áthelyeztek.*

— Szóval te sem úsztad meg? — mondja nevetve. — Még mindig magam előtt látom, ahogy kétségbeesetten tekerted a kéziféket. Mire rájöttél, hogy merre kell forgatnod, már késő volt.

— *Így történt* — motyogom zavartan. — *De mondd csak, hogy érzed magad?*

— Nézz rám! Évek óta így nézek ki. Valamikor ragyogtak a csatlóim, és a dugattyúim, most meg poros, szennyes a testem. Sajnos ma már az öreg, füstösökkel senki sem törődik. Megvannak számlálva a napjaink.

— *Ne keseregj, azért nincs okod az elégedetlenségre!*

— Nem vagyok elégedetlen, csak a közöny, a nemtörődömség fáj. Amíg szolgálunk, nekünk is jár a megbecsülés, hiszen személyvonatokat is húzunk. Ilyen külsővel szinte szégyellek egy tiszta szerelvény elé állni. Nemcsak a villany- és dízelmozdonyokat kell rendben tartani. Mostanában egyre többen emlékeznek ránk nosztalgiával. A külfödiek meg valósággal rajonganak értünk.

— *Véleményed szerint mit kellene tenni?*

— Jobban ki kellene ezt az érdeklődést használni. Tájegységenként, egy-egy vonalon, a hétvégeken nosztalgiavonatok közlekedhetnének, amelyeket gőzösök vontatnak. Van benne fantázia, hiszen nem is rossz üzlet. Nyugdíjasként én is szívesen vállalnék egy-egy vonatot. Múzeumba nem mennék szívesen; *nekem* hiányozna a mozgás, a tájak varázsa, az állomások zsivaja, *a jelzők fénye*. És azt hiszem, bennem is többen gyönyörködhetnének. De jön a forgalmista. Mindjárt indulnom kell. Örülök, hogy találkoztunk, és mindezt elmondhattam valakinek. Te biztosan megértesz, hiszen barátok voltunk.

Gőz csap ki a lövettyűkön, a csatlók lassan megmozdulnak. Nézek a távolodó kedvenc gőzösöm után, mint gyerekkoromban, mikor mezítláb álltam a töltésoldalban, és önfeledten integettem a büszkén rohanó. csattogó mozdonyoknak.

Kisvárdai János

Forduló és utazószolgálatban

Hogyan kell elszámolni a munkaszüneti napon végzett munkát?

A *Munka Törvénykönyve* 41. § (2) bekezdésének értelmében a dolgozónak a Minisztertanács által meghatározott munkaszüneti napokon nem kell munkát végeznie. Munkaszüneti napon a dolgozó rendszeresen csak a megszakítás nélkül (folyamatosan) üzemelő vállalatnál, illetőleg ilyen jellegű munkakörben foglalkoztatható.

Melyek a Minisztertanács által meghatározott — munkajogi szempontból — munkaszüneti napnak minősülő napok?

Újév *(január 1.)*, *húsvéthétfő*, a felszabadulás évfordulója *(Április 4.)*, a munka ünnepe *(Május 1.)*, az alkotmány ünnepe *(augusztus 20.)*, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulója *(November 7.)*, s karácsony két napja *(december 25, 26.)*.

Nem jelent különbséget

Munkaszüneti napon az állandó nappalos beosztású dolgozónak — ha arra a napra munkaidőt terveztek részére — nem kell munkát végeznie, munkabérét ugyanúgy megkapja, mintha dolgozna. Ezzel végeredményben egy külön szabadnaphoz jutnak a dolgozók. Ezért van az, hogy amikor az új naptár megjelenik, mindenki megnézi, hogy hány munkaszüneti nap esik munkanapra. Ugyanis, ha a munkaszüneti nap a dolgozó szabadnapjára (szabadszombatjára) vagy heti pihenőnapjára (vasárnapra) esik, *a munkaszüneti nap külön előnyt nem jelent számára*, e napokon ugyanis egyébként sem kell munkát végeznie. Végeredményben tehát kétszeres jogcímen mentesül — ez utóbbi esetben — a munka alól.

Forduló, illetőleg utazó szolgálatot teljesítő dolgozóinknál a munkaszüneti nap előnye az előbbiekben ismertettektől eltérően jelentkezik. A vasút folyamatos üzemeltetéséből adódik, hogy e munkakörökben munkaszüneti napokon is biztosítani kell a munkát. Ha tehát a fordulós illetőleg az utazó dolgozónak munkarend (váltás rend, forda, vezénylés) szerint munkaidőt terveztek, szolgálatot kell teljesítenie. A munkaszüneti nap tehát különös szabadnapban realizálódó előnyt nem jelent. Figyelembe kell azonban venni, hogy olyan napon végez munkát, amikor az állandó nappalos dolgozók nincsenek munkára kötelezve. Ezért a munkáért az aznapi munkabéren felül külön díjazás illeti meg az érintett dolgozót. Ha viszont a munkaszüneti nap a fordulós, illetőleg az utazó dolgozó szabadnapjára, vagy heti pihenőnapjára esik ez *külön díjazást, előnyt nem jelent számára*, tehát ilyen szempontból ugyanolyan helyzetbe kerül, mint az állandó nappalos szolgálatot teljesítő dolgozó.

A leírtakból következik, hogy a munkaszüneti nap előnyt a nappalos, a fordulós, és az utazó dolgozóknál egyaránt akkor jelent, ha olyan napra esik, amelyre munkarend szerint munkaidőt terveztek. Világosan kell tehát látni, hogy az említett előny a nappalos beosztású dolgozóknál külön szabadnapot, a fordulós és utazó dolgozónál pedig külön díjazást („ünnepi pénzt") jelent.

Havidíjas vagy órabéres

Külön kérdés a munkaszüneti nap díjazása. Mindenekelőtt azt kell világosan látnunk, hogy munkaszüneti nap címén díjazás csak akkor illeti meg a dolgozót, ha e napra a munkarendben munkaidőt terveztek. Díjazás, illetőleg elszámolás szempontjából jelentősége van annak, hogy havidíjas vagy órabéres dolgozóról van-e szó.

Az órabéres dolgozókat ugyanis munkaszüneti nap díjazása címér átlagkeresetük illeti meg. Ennek elszámolása tapasztalataink szerint a hivatkozott utasításnak megfelelően történik.

A havidíjas dolgozók elszámolására vonatkozóan a 17/1979. (XII. 1.) MüM sz. rendelet 39. §-a külön rendelkezést tartalmaz. Ennek értelmében, a havidíjas forduló szolgálatot végző dolgozót, ha munkaszüneti napon vezénylési rend szerint munkát végeznie kell a következő járandóságok illetik meg: *az aznapi munkabére, mely áll a havibér időarányos részéből és az ehhez kapcsolódó különböző pótlékokból, ezen felül megilleti „ünnepi pénz", vagy a munkaszüneti nap díjazása mint külön járandóság.* Ez a hivatkozott jogszabály értelemszerű alkalmazásával úgy számítjuk ki, hogy a havi alapbér egy órára eső összegét szorozzuk a munkaszüneti napon teljesített órák számával. Ha például a forduló szolgálatos dolgozó munkaszüneti napon munkarend szerint 12 óra szolgálatot teljesített. és az 1 órára eső havibére 30 forint, *akkor ünnepi pénz címén 360 forint illeti meg külön díjazásként.*

Ünnepi pénz

Az utazó dolgozók munkajogi szempontból szintén havibéres dolgozónak minősülnek, havibérük azonban kiegészül teljesítménybérrel, melyet időnorma alapján kapnak. (MÁV kollektív szerződés 41. §.) A munkaszüneti napon végzett munka díjazásánál — a 108358/1976. számú vezérigazgatósági utasítás értelmében — *a havibéren kívül a teljesítménybért is figyelembe kell venni.* Ennek megfelelően az utazó dolgozót, ha munkaszüneti napon vezénylés (munkarend) szerint munkát végez a következő díjazás illeti meg: mindenekelőtt az aznapi munkabére, mely áll a havibér időarányos részéből és a kapcsolódó különböző pótlékokból. Megilleti továbbá a munkaszüneti nap díjazása címén „ünnepi pénz". Az „ünnepi pénz" utazó dolgozóknál áll: a havi alapbér és a teljesítménybér egy órára eső összege szorozva a munkaszüneti napra eső órák számával.

Nézzünk egy példát az utazó dolgozók elszámolására. Ha az utazó dolgozónak 10 szolgálati órája munkaszüneti napra esik, a havi alapbérének egy órára eső összege 30 forint, a teljesítménybér egy órára eső összege 6 forint, akkor „ünnepi pénz" címén 360 forint illeti meg.

Néhány szolgálati főnökségnél, helytelenül eltérnek az előbbiekben ismertetett elszámolási módtól. A munkaszüneti napon végzett munka díjazásánál a havi alapbéren és a teljesítménybéren kívül, figyelembe veszik az összes munkajogi változó illetményt.

Nincs különbség

A Legfelsőbb Bíróság M. II. 10436/1976. számú törvényességi határozatában rámutatott, hogy a jogszabályok (Mt. 41. §. (2) bekezdése, 17/1979. (XII. 1.) MüM számú rendelet 39. §-a) *nem tesznek különbséget havidíjas dolgozók között a munkaszüneti napra járó díjazás vonatkozásában.* A havidíjas dolgozó tehát bármely munkakörben dolgozik, nem igényelheti a munkaszüneti napra járó díjazás fejében az átlagkeresetbe beszámítható összes változó illetményének a munkaszüneti napra eső részét.

Ha a munkaszüneti nap a dolgozó heti pihenőnapjával. vagy szabad napjával esik egybe és így munkát nem kell végeznie, részére munkaszüneti nap díjazása címén munkabért elszámolni nem lehet. Más kérdés az, ha a dolgozót ilyenkor külön rendelkezés alapján munkavégzés céljából berendelik. Ilyen esetben olyan szabadnapján végez munkát, mely egyben munkaszüneti nap is. A dolgozót ebben az esetben a vonatkozó szabályok szerint (100 %-os pótlékkal elszámolt) díjazás, vagy szabadidő illeti meg.

Dr. Garabon Sándor

DUNAKESZI DALOSOK AZ NDK-BAN

Nagysikerű hangverseny a Hotel Stadt Bautzenben

A kórus a bautzeni városháza előtt

A Dunakeszi József Attila Művelődési Központ tavaly *„Fesztivál"* fokozatú minősítést kapott férfikara eredményes évadot zárt. A programokkal zsúfolt múlt esztendőben a kórus 23 alkalommal kapott szereplési lehetőséget. A többi között felléptek: a Magyar Rádió *„Kóruspódium"* című műsorában, a Vándor Sándor kórusszemle Pest megyei bemutatójának gálaműsorában.

Az első félévben, amely a vasutasnapi ünnepségeken való közreműködéssel zárult, 15 alkalommal szerepeltek közönség előtt.

A kórus 6 éve áll kapcsolatban a Német Demokratikus Köztársaság *Bautzen* városának vegyeskarával. Az egyik évben ott, a másik évben idehaza találkozik a két énekkar. A mostani bautzeni találkozás harmadik volt a sorban, tele élményekkel, s újabb személyes barátságok szövődésével.

A vendéglátók gazdag programot állítottak össze a magyar kórus számára. Bautzenen kívül *Görlitz* és *Drezda* nevezetességeit is megtekintették. A vendégszereplést pedig összekapcsolták a járási és városi pedagógusnapi ünnepséggel.

A *Hotel Stadt Bautzen* 800 személyt befogadó impozáns dísztermében volt a hangverseny. A zsúfolásig megtelt nézőtéren pedagógusok, nevelők és az iskolák dolgozói foglaltak helyet, hogy meghallgassák a dunakeszi férfikar, a bautzeni Pedagógus Vegyeskar és a szorb nemzetiségű népitánc-együttes műsorát.

A dunakesziek két blokkban állították össze műsorukat. Az első részben magyar szerzők, köztük — a *Kodály-centenárium* évére és emlékére — több Kodály-mű szerepelt, majd népdalcsokor a *„Húsz magyar népdal"* című kiadványból és egy kései, 1956-ban született mű: Kodály—Vörösmarty: *Emléksorok Fáy Andrásnak.* A második részben külföldi szerzők, *Palestrina, Haydn, Mozart, Weber, Wagner* egy-egy művét szólaltatták meg, hármat német nyelven, amit a közönség szűnni nem akaró tapssal jutalmazott.

A hangverseny legemlékezetesebb perceit a két zárómű megszólaltatása jelentette. A házigazda és a vendégkórus együtt énekelte az *„Alle vogel"* című népdalt. Már itt felforrósodott a hangulat, majd felcsendült a *„Viva la musica"*. Ekkor a hallgatóság felállt, a kórusok és a 800 ember együtt énekelt, élvezve a zene, az ének egybeforrasztó hatalmas erejét. Zengett az egész terem.

Felejthetetlen élmény volt számunkra nemcsak a hangverseny, hanem mind az öt nap.

Szőnyi Lajos

Tervpályázat

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, valamint a Budapest Főváros Tanácsa és az Építésügyi és Városfejlesztési Minisztérium *tervpályázatot hirdet Rákospalota-Újpest vasútállomás és környezetének közlekedés-fejlesztésére a metrócsatlakozással, valamint a kapcsolódó létesítményekkel összefüggésben.*

Az észak-déli metróvonal Árpád-híd—Szilas patak közötti szakasza építésének keretében Rákospalota-Újpest vasútállomás térségében is létesül metróállomás. Ezzel egyidejűleg időszerűvé válik Rákospalota-Újpest vasútállomás rekonstrukciója, a kereskedelemi kiszolgálás és a kocsirendezés megoldása, a térség változott közúti és tömegközlekedési hálózatának kialakítása, és korszerű, új felvételi épületek építése.

A tervpályázat célja, hogy ezeknek az — elengedhetetlenül szükséges — igényeknek korszerű, technológiailag jól szervezett, megjelenésében esztétikus, rövid időn belül és gazdaságosan megvalósítható kielégítésére, a kiíró hatóságok részére javasoltakat biztosítson.

Az országos tervpályázat kiírási anyagát 1982. augusztus 16-tól lehet átvenni a MÁV Vezérigazgatóságon *(Budapest, VI., Népköztársaság útja 73—75 fsz. 14.)* Munkanapokon 9—15 óra között. A pályázattal kapcsolatos kérdéseket 1982. szeptember 28-ig kéri a bíráló bizottság.

A pályaművek beadásának határideje 1983. január 31.

A pályaművek díjazására és a megvételre összesen 780 000 Ft áll rendelkezésre.

Az információban kérdezték, az illetékesek válaszolnak

Az elmúlt időszakban a szakszervezeti bizottságok információs jelentéseiben több, a dolgozókat foglalkoztató kérdést juttattak el hozzánk. Ezekre a Vasutasok Szakszervezete illetékes osztályaitól kérünk választ.

MELYIK UTASELLÁTÓ ÉTTERMEK, BÜFÉK ADNAK TOVÁBBRA IS KEDVEZMÉNYES ÉTKEZÉSI LEHETŐSÉGET A VASUTAS DOLGOZÓ SZÁMÁRA?

Az Utasellátó Vállalat szerződéses üzemeltetésre kiadott melegkonyhás éttermei — a vállalati éttermekkel együtt — továbbra is biztosítják a vasutasoknak a kedvezményes szolgáltatásokat. A két vállalat — a MÁV és az Utasellátó — a szerződések megkötésekor a bérleti megállapodás egyik fontos pontjának tekintette a meglevő kedvezmények megtartását. Ezeket az előnyöket a vasutas dolgozók részére csak a szerződéses üzemeltetésre kiadott büfékben, illetve hasonló egységekben nem tudja az Utasellátó Vállalat biztosítani.

VÁLTOZOTT-E A BUDAPESTI PÁLYAUDVAROK MUNKAERŐHELYZETE A HAVI JUTALOM EMELÉSÉVEL?

A fővárosi pályaudvarok létszámhelyzetét érintő kérdéseket szakszervezetünk központi vezetősége a MÁV 1982. évi bérpolitikai intézkedések és a kollektív szerződés módosítása során tárgyalta. Az elfogadott intézkedések révén 1982. május 1-től a kirendelési jutalom 100 százalékkal emelkedett. Ennek célja a kirendelések önkéntességének fokozása volt, jóllehet ez az intézkedés a kirendeltek szolgálati helyeinek munkaerőgondjait nem enyhíti.

A jutalom emelésének ösztönző hatása jelenleg még nem mérhető fel. A kirendelések felülvizsgálatára és értékelésére az év végéig kerül sor.

KAPHATNAK-E A VONATVEZETŐ JEGYVIZSGÁLÓK SZÍNES MUNKAKÖPENYT A FORDULÓ ÁLLOMÁSON SZÜKSÉGES SZERELVÉNYBONTÁSOK, GÉPCSERÉK ESETLEGES KAPCSOLÁSI MŰVELETEIHEZ?

Az igény felmerülését jogosnak tartja a Vasutasok Szakszervezete, s a színes munkaköpeny egységes biztosítása érdekében a Vasúti Főosztály hozzájárulását megkérte.

AZ ÚJ SZERVEZETI KERETEK KÖZÖTT FEL LEHET-E EMELNI AZ ALAPSZERVEZETEK PÉNZTÁRÁBAN TARTHATÓ PÉNZKÉSZLETET?

Az alapszervezetek pénztárában tartható pénzkészletek felső határát a SZOT az alábbiak szerint szabályozta:

500 szakszervezeti tagig 2000,
1000 szakszervezeti tagig 3000,
1000 szakszervezeti tag felett 5000 Ft.

Szakszervezetünk véleménye szerint a keretek megállapítása reális, azon változtatni nem szükséges. A házipénztárban tartható készpénzkészlet felső határa a napi zárásra vonatkozik, s napközben természetesen a bevételi és kiadási forgalom a fenti összeget meghaladhatják.

MIÉRT KÖTIK KORHATÁRHOZ A CSM KÖZLEKEDÉSBEN VALÓ RÉSZVÉTELÉT?

A CsM közlekedéssel kapcsolatos hatályos 101150/1976 sz. utasítás (1976. évi 13. sz. MÁV Hivatalos Lap) az ilyen közlekedésben való részvételt korhatárhoz nem köti. A korhatárra való hivatkozás tehát akár a mozdonyvezető, akár a vizsgálatot végzők részéről alaptalan.

MI ALAPJÁN FIZETIK AZ ÉV VÉGI RÉSZESEDÉST. S MIKOR ISMERIK EL MUNKAVISZONYNAK A TÖRZSGÁRDATAGSÁG SZEMPONTJÁBÓL AZ EGYETEMET, FŐISKOLÁT VÉGZETTEK TANULMÁNYI IDEJÉT?

Az év végi részesedés és a törzsgárdatagság megállapítása a kollektívák által elfogadott szabályok szerint (MÁV kollektív szerződés 9. sz. melléklete II. fejezet 1/b pontja és a MÁV Törzsgárda Szabályzat I. fejezet 3/a pontja) szerint történik. Mindkettőnél elsősorban a munkaviszonyban eltöltött időt veszik figyelembe. Az érvényes jogszabályok alapján a munkaviszonyban töltött időbe nem számítható be a megszakítás nélküli 30 napot meghaladó fizetésnélküli szabadság, kivéve ha a jogszabály a munkaviszonyban töltött idő szempontjából ennek az időnek a figyelembevételét rendelte el (lásd: 17/1979. [XII. 1.] MüM sz. rendelet 11. §. a. pontja). Az egyetemek, főiskolák nappali tagozatain eltöltött tanulmányi időt a jogszabály szerint a vasúton akkor ismerik el a törzsgárdatagság szempontjából munkaviszonyban eltöltött időnek, ha a fiatal az iskola elvégzésének évében a vasúttal munkaviszonyt létesített, s legalább 5 évet, a törzsgárdataggá válás alapidejét ténylegesen ledolgozott a vasútnál.

Hová lett a Robur?

Jóterők a volán mögött

A hetek óta tartó kánikula sok balesetet, betegséget is okoz. A mentők szirénái a munka hétköznapjain elég sűrűn viszik, szállítják a rosszullétet, vagy balesetet szenvedőket. Így történt ez azon a július 9-i napon is. Rákosrendező pályaudvar közelében, a Dévényi út és a Diós utca sarkán 9.30-kor egy ember elesett és combnyaktöréses balesetet szenvedett, ezért feküdt a járdán. A MÁV egyik Robur gépkocsija fékezett a sebesült mellett. A két férfi kiszállt a kocsiból és beemelte a fájdalomtól eltorzult arcú *Juzbasa László* magyarnótaénekest. Óvatosan, fekvő helyzetben tették a kocsiba, majd elindultak, hiszen munkájuk is sürgette őket, és a sebesültet is szerették volna biztonságban tudni.

Megálltak a Szegedi út és a Mautner Sándor utca sarkán levő ház előtt, ahol a sebesült lakik. A beteg állapota rosszabbodott, nem tudott megmozdulni, s nem is tudták szakszerűen a kocsiról felemelni. A közelben levő telefonfülkéhez léptek és kihívták a mentőket. Átadták nekik a sérültet, majd ők is elhajtottak, s tovább végezték napi munkájukat.

Dr. Soós Ildikó, a sérült egyik munkatársa azóta is kereste garázsról garázsra járva a MÁV Robur gépkocsival közlekedett két segítőkész embert. Mivel szerények voltak, s nevüket sem mondták meg, így nem tudtak köszönetet mondani a gyors és lelkiismeretes segítségért. A művész is szeretne találkozni jótevőivel. Ezért kérik, hogy jelentkezzen telefonon, levélben vagy személyesen a Robur teherautó vezetője és kísérője.

F. M.

Ajak vasutasközség

A Szabolcs megyei Ajak 309 kilométerre esik a Budapest-Nyugati pályaudvartól. A Nyíregyházáról induló vonat kilencszer áll meg idáig.

Vasárnap van és rekkenő hőség. Záhony felé elment a személy, a róla leszállt tömeg pillanatok alatt szétoszlik. Ellenkező irányba csak jó fél óra múlva lesz vonat, erre még nem gyűltek össze az utasok.

— Valamikor ez is megállórakodóhely volt. — tájékoztat *Szakszon István*, a vezető állomásvezető. — A vonalátépítéskor felszedték a raktári vágányt, a teherforgalmat Kisvárdára körzetesítették. Személyforgalom szempontjából a megálló vonzásköréhez tartozik *Rácközberencs, Nyirtas* és *Berkesz*, de a 6500 lakosú Ajakról is naponta több százan utaznak. Ennek jelentős része MÁV-dolgozó. *Kevesen tudják, hogy Ajak is vasutasközség. A vasutasok száma 1500 körül van, a nagyobbik hányaduk Kisvárdán, Tuzséron, Fényeslitkén és Záhonyban szolgál. Negyvenen Nyíregyházára járnak.*

— Én ötvenkilencben jöttem a vasúthoz — folytatja —. Szolgáltam nagy és kis állomáson, így például Fényeslitkén és Anarcson. Amikor az utóbbit a vasútvonallal együtt megszüntették ide kerültem vezető állomáskezelőnek. Mint ilyen, teljes anyagi felelősséggel tartozom az utasok számára megnyitott helyiségek berendezéseinek épségéért, még egy ablaküvegért is. *Kezelem a pénztárat, ellátom a málházó teendőit, vezetem a felolvasókönyvet és még néhány apróság is a feladatkörömhöz tartozik.*

A váróteremben közben mind többen állnak a pénztárablakhoz. Szakszon Istvánnak majd mindenkihez akad pár szava.

— Tizenkét éve szolgálok Ajakon. Magam is helybeli vagyok, így szinte minden utast ismerek. Körülbelül azt is tudom, ki hová kéri a jegyét . . .

A hőmérő árnyékban is harminc fok fölött mutat, érthetően Sóstó neve hangzik föl leggyakrabban.

Tóth Zoltán

Népszerűen — korszerűen

Harminc éve főhivatású a Debreceni Filharmonikus Zenekar

Harminc év tulajdonképpen nem nagy idő egy zenekar életében. Hiszen a moszkvai Nagyszínház, a „Bolsoj" zenekara több mint 200 éves, a híres londoni opera, a Covent Garden pedig már 250 éve áll az angol zenei „ipar" szolgálatában, s hovatovább, a centenárium felé közeledik budapesti zenekaraink egyike-másika is. *De vajon végigjárják-e ezek a zenekarok a fejlődésnek azt a göröngyös útját, amely a Debreceni MÁV Filharmonikusok mögött áll?* A kérdés hadd maradjon megválaszolatlanul.

Műkedvelőből hivatásos zenekar

A műhelyi, állomási amatőr együttes 1923-ban vált szimfonikus nagyzenekarrá, *de csupán 30 éve, 1952-ben lépett elő a „műkedvelő" státusból a hivatásos nagyzenekari „állományba"*. A pusztán jogi, társadalmi kategória változás mögött azonban jelentős kultúrpolitikai tartalom van, ami mindenképpen fontosabb, s ezért érdemes a három évtizedes jubileum alkalmából is felfigyelni az együttes szerény, de annál jelentékenyebb hazai munkájára.

Zenetörténeti tény, hogy a zenei stílusváltozások emberöltőnként következnek be. Érthetően, mert az előző nemzedék zenei ízlését kiszorítja az utána következő. Persze itt nem pontosan elhatárolható periódusokról van szó, hiszen egy-egy korszak ízlésének alakulása jó néhány körülménytől függ (társadalmi, politikai események, egy-egy nagy zeneszerző feltűnése, stb.), s így a stílustartamok is változhatnak.

Ami a *MÁV Debreceni Filharmonikus Zenekar* fejlődésében azonban kétséget kizáróan megfigyelhető, hogy míg korábban az együttes elsősorban a helyi zenei ismeretterjesztést, az operakultúra szolgálatát, általában a zene iránt mindinkább fogékony nagyváros zeneművészeti igényeinek — rendkívül széles körű — kielégítését látta el és látja el részben ma is, de emellett figyelme mind határozottabban a kortárs zene felé irányul. S ez nem a feltétlen, a mindenáron való új keresése, hanem sokkal inkább a tudatos művészetpolitikai irány megválasztása.

Emlékezetes hangversenyek

Nyomai a múltban is fellelhetők. Elég csupán utalni arra, *hogy itt Bartók zenéje már 1925-ben felhangzott*, és 1939. április 7-én már a MÁV Debreceni Filharmonikus Zenekar (akkor még öntevékeny művészegyüttes) is előadta a Magyar Képeket. Ezek a hagyományok, úgy látszik, olyan mélyen gyökereznek a zenekar történelmi múltjában, hogy a három évtizede hivatásos zenekar egyre markánsabb zeneművészeti profiljának kialakításában döntő szerephez jutott.

Így nem véletlen, hogy ma már az ország zenei életében is *egyre inkább azzal válnak ismertté, hogy mernek és tudnak mai értékeket igényesen és az átlagműveltségű közönség számára élményt jelentő színvonalon megszólaltatni.* Budapesti hangversenyeik műsorán évek óta kortárs szerzők művei is szerepelnek, és az sem véletlen, hogy e szerzők előszeretettel ajánlják fel műveiket éppen a Debreceni MÁV Filharmonikus Zenekarnak.

Az elmúlt évad emlékezetes hangversenyei közé számít *Szervánszki* 6 zenekari darabjának, *Petrovich* vonósszimfóniájának, *Sárai* több zenekari művének megszólaltatása mellett, *Mihály András* (a budapesti Állami Operaház igazgatójának) szerzői estje, a szerző személyes vezénylete mellett, vagy *Kodály:* Székelyfonójának — országosan is emlékezetes előadása Békéstarhoson. Ismeretes, és a közelgő centenárium alkalmából nem mehetünk el szó nélkül mellette, hogy Kodály éppen ebben a művében a magyar nép valóságos hőskölteményét, a magyar zene „naiv" eposzát teremtette meg.

A zenekar másik fontos feladata továbbra is a zenei közízlés fejlesztése, a zenei műveltség terjesztése. Az elmúlt évad mind a közönség, mind a szakkritika szerint is jelentős művészi előrelépést hozott. S tegyük hozzá: *a Debrecenben is meglevő általános zenekari nehézségek ellenére.*

A közönség igénye szerint

A vonósok terén itt sem rózsásabb a helyzet, mint máshol, s a műsoron szereplő nagyzenekari művek egy részét ők is csak a fúvósok kiegészítésével tudták előadni. S a gondokon csak részben segít *Márton Gábor* igazgatónak az az alapelve, hogy az „adottságokhoz igazodó" műsorpolitikára van szükség. A nagyobb erőfeszítések mégis meghozták gyümölcsüket, hiszen vendégkarmestereik szerint *Mozart* virtuóz szimfóniája ritkán hallható stílusos előadása, az emlékezetes *Ravel-est*, vagy *Brahms* IV. szimfóniájának az elmúlt szezon kiemelkedő és emlékezetes hangversenyei közé számít.

A debreceni opera — egyelőre kényszerű körülmények között a Kölcsey Ferenc Művelődési Központban — a Debreceni MÁV Filharmonikus Zenekarra épül. *Az idei Bohémélet és főként a közelmúltban sorra került Nabucco felújítás országos sikert eredményezett.* Az utóbbi, az operának az idei nívódíjat is jelentette, érthetetlen, miért maradt ki ebből az elismerésből a zenekar, amikor ebben az operában a zenekar és a kórus a két legfontosabb közreműködő.

A Nemzeti Galériában (Budai Vár) megrendezett intim hangulatú hangversenyek mellett továbbra is színvonalas üzemi koncertek és az immáron hagyományos vasutas — építőmunkás hangversenyek egészítették ki a zenekar sokoldalú szolgálatát.

Nem véletlen, hogy a Debreceni MÁV Filharmonikusok mindazt nyújtani akarják a közönségnek, amit az tőlük elvár: *a zeneirodalom klasszikusai mellett a jövő zenéjét is.* Népszerűen és korszerűen.

Dr. Csillag Ferenc

KIÁLLÍTÁS

A hatvani Ady Endre városi könyvtár, a közelmúltban „*Dokumentumfotó*"-kiállítást rendezett a magyar könyvtárak fejlődéséről, a MÁV-állomás kiállító termében. A Könyvtártudományi és Módszertani Központ egy reprezentatív kiállítás keretében kívánt ízelítőt adni a magyarországi könyvtárak elmúlt évtizedes fejlődéséről.

A tablókon felsorakoztatott színes fotók jól érzékeltették azt a társadalmi méretű változást, amely a magyar könyvtárak életében végbement.

A kiállítást *Heit Gábor*, az Országos Széchenyi Könyvtár Könyvtudományi és Módszertani Központ munkatársa nyitotta meg.

Rapi József

Új szolgáltatás a nyári főidényben
(Kesztyüs Ferenc rajza)

EGY HÉT TAPOLCÁN

A múlt évben másodszor kapott *„Aranylant Diploma"* minősítést a külföldön is sikerrel szerepelt pécsi vasutas fúvószenekar. Az 55 tagot számláló együttes az idén sem ült tétlenül babérjain. Rendszeres résztvevői a vasutas ünnepségeknek, emellett a városi, a megyei és a dél-dunántúli társadalmi rendezvényeknek, tömegmegmozdulásoknak is sikeres szereplői.

A zenekar a Népművelési Intézet meghívására a nyár derekán egy hetet töltött Tapolcán, az országos amatőr művészeti táborban. A július 26-tól 31-ig tartó táborozás tapasztalatairól, élményeiről *Bokor Ferenc*, a zenekar titkára adott tájékoztatást:

— Időnk nagy részét gyakorlásra, szólampróbákra és új darabok betanulására fordítottuk, *melyhez ideális körülményeket teremtett a Batsányi János Művelődési Központ.* Fellépési lehetőségeink is voltak: térzenét adtunk Tapolcán és a badacsonyi strandon, valamint Balatonfüreden a Tagore-szobornál; koncerteztünk a révfülöpi szabadtéri színpadon, emellett több helyen menetzenével szórakoztattuk az északi parton üdülő vendégeket. Az egy hét jó alkalom volt a zenekar kollektív szellemének fejlesztésére, a mindennapos próbák lehetővé tették, hogy régen tervbe vett művekkel bővítsük repertoárunkat, és nem utolsósorban emberileg is közelebb kerültek egymáshoz a tagok. Megerősödve, zenei sikerélménnyel gazdagodva tértünk haza, s ezért köszönetet mondunk az amatőr tábor szervezőinek, továbbá a Vasutasok Szakszervezetének és munkahelyi vezetőinknek, akik támogatták részvételünket.

A fúvószenekar célkitűzései között most a kiváló együttes cím elnyerése szerepel. Erre augusztus elején adták be pályázatukat.

Németh Tibor

Ihász-Kovács Éva

VONATON

Vonaton ülök. Elrobog
a táj. A nyírfa felzokog.
A haja sárga s hullik, épp
veri a vonat üvegét.
A szerelvénynek felmutat
Nap-jelző: állomásokat.
És hova száguld? — kérdi szép,
esengő szóval a vidék?
Elgázolja a vad szelet;
könnycseppnyi tónak integet;
— a dahogása mandja ki,
a tájról szeret vallani.
Most hold-lencsét nyit épp az Ég,
s lefotografálja szivét.
A mozdonynak is van szíve,
és elfújható, mint hópihe;
vagy lángragyújt és pirosan
az alagútba berohan.
A sín szerelmes. A kerék
a fényt vágja rajt. A fényt. A fényt.
A kerék s a sín nem egyéb,
mint csókolódzó őszi Ég.
Kiég a fent ezer szeme,
a föld, az Éj csak fémzene.
Egy kéz játszik fenn, s a vonat
elhagy szép állomásokat.
És sokat köhög, míg a kék
alagútba fut. Éj-vidék.
Szeli az állomásokat,
piros szemafor nyit. A Nap.

— Mondd —, meddig száguldasz velem
Tűrés, Hűség és Szerelem . . .?

Madár János

MAGÁNYOS SINEK

Messzi, magányos sinek —
elhagyott arcunk időtlenül,
szinte megfoghatatlanok már
a csillagok. Oly távoli reményem
ég-tüze-ég gyönyörü kékje,
elüldögélnék szemedben
reggelig: piros mozdonyok
zakatolnának át glóriavétkes
álmainkon.

Németh István

Arcokra kell vigyáznod

Est-vállas órákban,
amikor őscsillagok
holdárnyékok kisérik
útján a vonatot
és füstje az ablakra tekeredik
a jó öreg masinának
— már félálomtól pislogsz,
mint a hazafelé tartó munkások,
de aludni sosem szabad
az arcokra kell vigyáznod.

Bíró László

REZIGNÁCIÓ

Halkuló vonatfütty vagyok csupán.
Valaki felkapja fejét,
valaki legyint, kezét
mozditva után.

Mindig kékülő ajkamról
még fel-feltör a dal —
ki-kicsorduló bor,
légszomjas fájdalommal.

Életerőmmel dalom is gyérül,
köztetek vagyok, de már csak vendégül.

Indiai táncművészek Szolnokon

Július 29-én a szolnoki vasutasok művelődési házában indiai táncművészek adtak nagysikerű műsort. A híres, több filmben is szerepelt művésznők *(Jaya Kaushalya és Mithily Devi)* színpompás ruhákban mutatták be csodálatos népi- és klasszikus táncaikat. Egy távoli ország évezredes kultúrája, művészete, hagyománya elevenedett meg a színpadon. (Képünkön a két művésznő előadás közben.)

ÉLET

Sipos István, a híres borvidéken, Tokajhegyalján született. Gyermekkorában ezen a tájon még főleg a szőlő, a bor jelentette a megélhetést, a mindennapi kenyeret. De az aratásra érett búzát itt is ÉLET-nek nevezték.

Mondta is az apja — amikor Sipos gőzmozdonyra került —, ilyentájt, aratásidőben: vigyázzatok, fiam az életre! Ne piszkáljátok nagyon a kazán tűzterét, ha búzatáblák mellett robogtok, mert elég egy szikra, hogy lángra lobbanjon az érett vetés.

Sipos István a fűtőjével együtt vigyázott, de mégis előfordult — nem is egyszer —, hogy éppen az ő mozdonyából kiröppent szikrától gyulladt meg a vasúti pálya közelében ringó búzatábla.

Ilyenkor szomorúság töltötte el a szívét, s arra gondolt, hogy eljön az idő, amikor a vasparipák már nem fognak kárt tenni az aratásra érett búzatáblákban.

Ez az idő aztán olyan hamar elérkezett, hogy amikor át kellett nyergelnie a dízel- és villanymozdonyokra, már azt el is fellejtette: ez az új vontatás milyen jelentőséggel bír a mezőgazdaságnak okozott károk szempontjából is.

Ma már nagyon ritka a mozdony okozta tűzkár. Hiszen csak néhány szárnyvonalon csühög még gőzmozdony.

Ilyen gondolatok jártak a fejében a minap is, amikor száz kilométeres sebességgel vontatott egy gyorsvonatot Budapesttől Debrecenig.

Hegyvidéki gyerek lévén, nem kedvelte az Alföldet, de ilyenkor, nyári aratásidőben — el kell ismerni —, legszebb az érett gabonatengertől hullámzó róna.

Ilyenkor csakugyan úgy érzi az ember a mozdonyálláson, mintha hajó kormánykereke mögött állna, és aranysárga vízhullámokon siklana a vonat.

Ha szegény, jó apám láthatná ezt a gyönyörű termést, ezt az ÉLET-et — csillogott a szeme Sipos Istvánnak —, bizonyára örülne. Talán mondaná is: fiam, a mi földünk, ez az áldott magyar föld, csodákra is képes, ha hagyják rajta jó szívvel dolgozni az embert!

De hát nem kellett ahhoz jobb szív, emberi szorgalom, ahogy az ő apja művelte azt a háromholdas kis birtokát, amiből félholdnyi volt a szőlő. A szőlő, amiben mindig a legtöbb bizodalma volt. Ha jó termés volt, fillérekot adtak a bor literjéért, ha meg kevés, azt megitta a család, a jó cimborák, s bizony előfordult, hogy nem tartott ki újig a kenyér.

— Megverte az isten a mi életünket! — szokta volt ilyenkor mondani az öreg Sipos, és hozzátette: — legalább te menj szakmát tanulni az öt gyerekem közül, fiam!

A fiatal, suhanc legénynek nem kellett különösebben biztatni. Így került Sipos István még a negyvenes évek elején a vasútra. A többi testvéréből is csak egy él már falun.

— Megtermelem nektek én egyedül is a kenyeret — mondja viccesen a traktoros öccse, ha összejön a család, majd így folytatja: — aztán hús is van hozzá, és hogy könnyebben nyeljetek, jó borocska is kerül az asztalra.

— Így igaz — ismerik el a testvérek, a városlakók —, aztán jön a sok de; de mi lenne, ha nem lenne, aki traktort gyártson, aki elszállítsa a termést, aki . . . A vég nélküli felsorolás után egyben megegyeznek, hogy nagyon szép az élet. Az emberi szorgalomnak megvan a gyümölcse.

Íme, ezek a kombájnolásra érett, hatalmas búzatáblák is — siklik egy pillanatra tekintete a mezőre — milyen gazdagon kínálják az ember szorgalmának gyümölcsét!

De hát a szorgalomhoz — tenné hozzá a traktoros öccse — ma már tudományos hozzáértés is kell. Majd fontoskodva hozzátenné: ez már termelési rendszer, bátyuskáim. Búzát azelőtt is termeltek szorgalommal, de ugyanakkora területen ma háromszor annyit takarítunk be, mint régen.

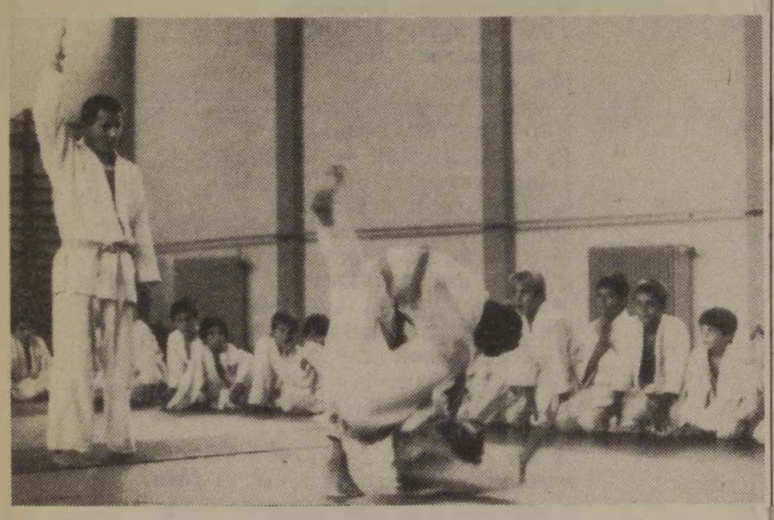
Na erre ő is mondhatná, hogy régen is lehetett vonaton utazni. Például a falujukban felültek reggel és estére értek Pestre. Most ezt az utat három óra alatt teszi meg a vonat. De ha a gyors megállna az állomásukon két és fél órába se telne.

Óh, hogy mennyi minden eszébe jut az embernek az érett búzatábláról, az ÉLET-ről! — gondolkodott el Sipos István, de már Ebes állomás váltóin csattogott keresztül, s úgy leste a Debrecen előtti jelzőket, mint a tengerről érkező hajóskapitány a kikötői révkalauz jelzéseit.

Ha majd rendben leteszi a szolgálatot, otthon mesélni fog a gyerekeinek az ÉLET-ről. Azok úgyis mindig unszolják — különösen a kisebbik, az ötödikes Krisztina — mesélj, apucikám! Mit láttál a mozdonyról? . . .

Dávid József

Cselgáncs-napközi a Miskolci VSC-ben



Juhász László a csípődobást gyakorolja a gyerekekkel

Hajime! — rajta, kabe-dobás. Mate! — állj, és még sok hasonló — cselgáncccsal kapcsolatos japán szavakkal ismerkednek azok a gyerekek, akik beiratkoztak az augusztus 2-től 13-ig tartó cselgáncs napközibe. Ebből azalkalomból beszélgettem *Nagy Józseffel*, az MVSC főállású cselgáncsedzőjével.

— Hogyan valósulhatott meg ez a tábor?

— *Természetesen összefogásból. Az MVSC biztosítja a cselgáncstermet és a felügyeletet, valamint az edzőket. A tiszai pályaudvar vezetősége pedig a gyerekek étkeztetéséről gondoskodik.* Ezúton is szeretnénk köszönetet mondani a Miskolci Szociális és Oktatási Központ konyhai dolgozóinak, hogy a nagy leterheltségük mellett is vállalták az 50 gyermek étkeztetését.

— Mi a tábor programja és célja?

— *A fő program természetesen a cselgáncsalapok elsajátítása,* de minden nap beütemeztünk strandolást, kirándulást, és játékos foglalkozást is. Reggel 8-ra jönnek és délután 4-kor mennek haza a gyermekek. Nem minden cél nélkül indult ez a napközi. Ismeretes, hogy az MVSC cselgáncsozói szép eredményeket érnek el a hazai és a nemzetközi mezőnyben. Az elkövetkező években is szeretnénk ezeket az eredményeket hozni és ehhez keressük az utánpótlást.

— Milyen segítséget kap ehhez a munkához?

Nagy József vezetőedző szabályos fogásra tanítja a nebulókat

— A félszáz 9—11 éves gyerek edzését, felügyeletét nem tudnám egyedül végezni. A munkámhoz nagy segítségemre van *Juhász László* társadalmi cselgáncsedző, aki „civilben" a vontatási üzemegység lakatosa.

Beszélgetésünket rei-rei kiáltás szakítja félbe — ezzel a japán szóval és egy térdelésből való meghajlással köszönik meg, a délelőtti munkát a gyerekek egymásnak és edzőjüknek.

Különvonatok, rendezvények

Ifjúsági napok Szegeden

Az idén, július utolsó hétvégén *16. alkalommal rendezték meg Szegeden az ifjúsági napokat.* A KISZ Szeged városi bizottsága és az EXPRESSZ Ifjúsági és Diákutazási Iroda több mint 100-féle rendezvénnyel várta a fiatalokat. Jazz- és rockkoncertek, filmvetítések, polbeat- és folkrock, country és dél-amerikai gitárzene, népzenei műsorok, néptáncbemutatók, táncház és diszkó, népművészeti vásár, karnevál szerepelt többek között a programban. Szinte alig akadt e hétvégén a városnak olyan része, ifjúsági klubja és művelődési háza, amelyet ne a fiatalok vettek volna birtokukba.

A háromnapos rendezvényre közel húszezer fiatal érkezett a városba. Mintegy ötezren vonattal keresték fel a Tiszaparti várost. *A vonattal érkezők fogadásáról a vasútüzemi KISZ-bizottság gondoskodott.* Megszervezték a pályaudvari hangosítást, az információt, a különvonatok fogadását, segítkeztek a különböző csoportok elosztásában, a programok lebonyolításában. Másnap az NDK küldöttségét látták vendégül a vasutas művelődési házban. Ifjúsági találkozó keretében ismerkedtek egymás életével, munkájával, majd elkísérték a német fiatalokat városnéző útjukra. Sikeresen szerepeltek a vasutas fiatalok az egyik legnagyobb eseményen, az ifjúsági karneválon. Madách: *Az Ember tragédiájának római színét örökítették meg,* természetesen sajátos „görbe tükörben" mutatták be, a mai eseményekhez kapcsolódva. Produkciójukért oklevél elismerésben részesültek.

Az ifjúsági napok befejeztével a vasutas KISZ-esek biztosították az ország minden részébe a visszautazást szerelvényekkel, tiszta ülőhelyekkel.

G. J.

Ifjú szakmunkásokat avattak a szombathelyi járműjavítóban

A *szombathelyi járműjavító üzemben* már hagyomány, hogy a végzős ifjú szakmunkások, munkába állásuk előtt találkoznak az üzem társadalmi, műszaki és gazdasági vezetőivel. Az idén augusztus 5-én, a Haladás Művelődési Házban rendezték meg e találkozót.

Baranyai László igazgató köszöntője és tájékoztatója után jutalmakat adtak át a tanulmányaikban élenjáró szakmunkásoknak. Megjutalmazták a még nem végzett szakmunkástanulók közül azokat is, akik eddigi munkájukkal, tanulmányi eredményükkel példát mutattak.

A jutalmak átadása után az egyes osztályok vezetői szóltak az ifjú szakmunkásokhoz, hasznos tanácsokat adtak. a kollektívába való beilleszkedéshez.

Parais István

Gyöngyösi lövészek sikere Krakkóban

A *Gyöngyösi Kitérőgyártó Üzem* lövészklubjának tizenöt versenyzője augusztus 4. és 11-e között nemzetközi sportlövőversenyen vett részt Lengyelországban. A Krakkóban rendezett versenyen három csapat — a házigazda GTS Wisla Kraków, a bolgár OWTPN Várna és a gyöngyösi klub — indult.

A gyöngyösi lövészeknek nélkülözniük kellett két válogatott versenyzőjüket, *Édes Jánost* és *Molnár Sándort*, de így is sikerült az első helyezést megszerezni. A különböző versenyszámokban és kategóriákban *a csapat hat első, négy második és öt harmadik helyezést ért el. A csapatversenyt 147 ponttal nyerték.*

Köszönet a segítségért

Július 17-én családommal tévedésből Városföldön szálltunk le. Az aznap szolgálatot teljesítő vasutasok készséggel segítségünkre voltak, hogy a kisgyermekkel együtt mielőbb elérjük célunkat. Figyelmességükért és segítségükért ezúton mondok köszönetet.

Huszics Istvánné
MÁV Fatelítő, Tokod

Toronyzene Szegeden

A szegedi ünnepi hetek egyik rangos eseménye volt a vasárnap esti toronyzene. A városi tanácsháza kivilágított tornyában két alkalommal a szegedi vasutasok Petőfi Sándor Művelődési Háza fúvószenekarának kamaraegyüttese *Marosvári Attila* vezetésével Bach-, Corelli-, Farkas-, Hidas-, Offenbach- és Purcell-műveket adott elő.

HÍREK

Kitüntetés

Augusztus 20-a, alkotmányunk ünnepe alkalmából — több évtizedes eredményes munkásságuk elismeréseként — Szocialista Kultúráért miniszteri kitüntetésben részesült *Juhász Imréné*, a nagykanizsai Vasutas Művelődési Ház igazgatója, *Veres Gábor*, a dunakeszi József Attila Művelődési Ház népművelője és *Varga Ferenc* nyugdíjas, a művészeti propaganda bizottság tagja.

A kitüntetéseket augusztus 18-án, a SZOT-székházban adták át.

— **Kommunista műszak.** A szentesi építési főnökségen az elmúlt félévben összesen 439-en vettek részt a kummunista műszakon, amelynek értéke meghaladta az 51 ezer forintot. A pénz egy részét a főnökség lakásépítési alapjára, a többit pedig a városi tanácsnak, illetve a honvédségi KISZ-alapszervezetnek ajánlották fel.

— **Kirándulás.** A szolnoki vasutasok nyugdíjas csoportjának vezetősége kirándulást szervezett a szarvasi arborétumba. A nyugdíjasok nagy érdeklődéssel tekintették meg a különféle egzotikus növényeket, virágokat és fákat.

— **Látogatás a szociális otthonban.** A miskolci körzeti üzemfőnökség vöröskeresztes szervezetének vontatási alapszervezete és a vontatásnál dolgozó szocialista brigádok képviselői a közelmúltban meglátogatták a miskolci szociális otthonban élő vasutas nyugdíjasokat. és uzsonnával vendégelték meg őket.

— **Véradás.** A békéscsabai körzeti üzemfőnökség vöröskereszt alapszervezete és szakszervezeti bizottsága a megyei véradó állomással együttműködve véradónapot szervezett. Hatvanöten összesen 25 liter vért adtak térítésmentesen.

— **Találkozó.** A győri vasúti csomópont önálló nyugdíjas csoportja az öregek éve alkalmából találkozót rendezet, amelyen 260-an jelentek meg. E program keretében adták át az ötszáz forint értékű ajándékokat tizenegy, ebben az évben 80. születésnapjukat ünneplő nyugdíjasnak.

— **Brigádtalálkozó.** Zalka Máté születésének évfordulója alkalmából a mátészalkai pályafenntartási főnökség szocialista brigádja találkozót rendezett a klubkönyvtárban az internacionalista íróról elnevezett brigádok részére. A találkozón alkalmat teremtettek a névadó legendás életútjának felidézésére és az összegyűjtött emléktárgyak megtekintésére.

— **Hobbikertek vasutasoknak.** Záhonyban a nagyüzemileg nem művelhető földekből tíz hektárt haszonbérbe adtak a vasutasoknak. Az egy-egy dolgozónak jutó 200—300 négyzetméteres hobbikertekben zöldséget, gyümölcsöt termelnek.

— **Nyugdíjas-találkozó** A füzesabonyi körzeti üzemfőnökség Baross Gábor szocialista brigádja augusztus 6-án találkozót rendezett a pár évvel ezelőtt nyugdíjba vonult vasutasok részére. A találkozón 45-en vettek részt. A megjelenteket Tiszavölgyi Gyula brigádvezető köszöntötte, majd Csányi Ferenc, az üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának titkára adott tájékoztatót az eredményekről, a szervezeti változásokról és a további feladatokról. Utána vendégül látták a nyugdíjasokat.

— **A kollektíva ajándéka.** Balogh Imre szombathelyi vonatkísérőnek tíz évvel ezelőtt vágta le mindkét lábát a vonat. Tavaly felkereste őt az állomás Kilián György önkéntes határőr szocialista brigádja, és ezer forintot ajándékozott a rokkant vasutasnak. Az idei vasutasnapon ismét ajándékkal és ezer forinttal kedveskedtek Balogh Imrének.

— **Társadalmi munka.** A debreceni vontatási főnökség utazó MHSZ szocialista brigádja több éve patronálja a helyi postás óvodát. A nyári szünidőben a brigád tagjai száz óra társadalmi munkát végeztek ott. Festettek, kerítést javítottak, takarítottak. Munkájuk értéke megközelíti a húszezer forintot.

Lakáscsere

Elcserélném Ács állomáson levő MZV-bérlakásom — amely nagyméretű három szoba, konyha, éléskamra, előszoba, fürdőszoba és pincéből áll, egy bekerített, zárt veteményeskert tartozik hozzá — Budapest közelében bármely fővonalon, vagy Budapesten lévő másfél vagy kétszobás lakásra, MÁV-dolgozóval. Minden elfogadható megoldás érdekel. Cím: Györgyi Lajosné, 2941 Ács vasútállomás, felvételi épület.

Elcserélném 68 négyzetméteres tanácsi, két szoba plusz személyzeti, komfortos udvari, napos lakásomat kisebb méretű MÁV-bérlakásra vagy tanácsira. Érdeklődni lehet: Baranyai, 326-900/154 mellék.

Elcserélném Kőbánya, Harmat u. lakótelepen, IV. emeleti 54 négyzetméteres, kétszobás. telefonos panellakást vasutas dolgozóval egy szoba komfortos, illetve garzon tanácsi lakásra Budapest területén levélcím: Budapest, Egressy u. 133 sz. I. 2 1141. Krajnovics Márton.

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvarnál levő kétszobás. gázfűtéses MÁV-bérlakásomat hasonló méretű kertes. vagy kert nélküli nagyobb lakásra. Érdeklődni: Kozmáné, Bp. VIII. Kerepesi u. 1. sz. VIII. ép. I. 30.

Elcserélném nagyméretű másfél szobás, földszintes, komfortos, családiház-jellegű MÁV-bérlakásomat MÁV-dolgozóval tanácsi lakásra Horváth. Budapest pf. 32. 1387.

Elcserélném egyszobás fürdőszobás, kertes, földszinti MÁV-bérlakásomat Budapest területén levő lakásra. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni az esti órákban: Budapest. XV. Csanádi u. (volt Wesselényi) 15/2.

Elcserélném egy szoba komfortos 35 négyzetméteres. gázfűtéses. félemeleti. budai MÁV-bérlakásomat vasutas dolgozóval tanácsi, vagy saját tulajdonú lakásra, házra. lehet Pest környéki is. Érdeklődni lehet: 8—20 óra között a 363-260 telefonszámon.

Elcserélném egy szoba. két félszobás. összkomfortos, erkélyes MÁV-bérlakásomat kétszobás tanácsi bérlakásra, lehetőleg régi típusúra. Érdeklődni lehet: reggel 8—9 óra között a 428-545-ös telefonszámon.

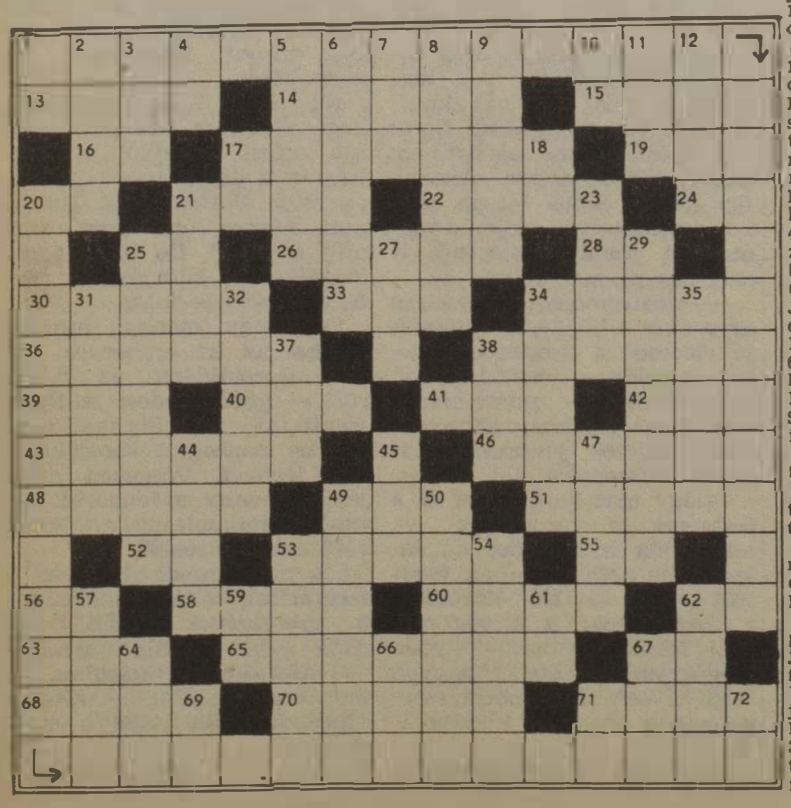
Elcserélném váci egy szoba komfortos kertes. külön bejáratú, gazdasági épülettel. déli fekvésű MÁV-bérlakásomat budapesti egy szoba összkomfortos. vagy másfél. kétszobás tanácsi bérlakásra. Pest környéki és Vác—Budapest vonali is érdekel. Levélcím: Moravecz, 1137 Budapest, Pozsonyi út 14.

TÖMEGSPORT BÉKÉSCSABÁN

A békéscsabai vasutasok részére július 24-én körzeti egyéni sakkbajnokságot rendeztek az állomás oktatótermében. A vetélkedésre húszan neveztek be. A győztes *Gajdács Mihály* lett, második *Szucharda Gyula*, harmadik pedig *Debreczeni Sándor*.

A tömegsportmozgalom kiszélesedését jelzi a legutóbbi vasutasnapon rendezett kispályás labdarúgó-bajnokság is, amelyre tizenegy csapat nevezett be. A győzelmet a vontatási utazók szerezték meg.

KERESZTREJTVÉNY



Vízszintes: 1. **Kidolgozás alatt álló intézkedések. (Folytatása a 20. függőlegesben).** 13. Balkezes. 14. A Tisza mellékfolyója. 15. Szőlőlé. 16. Fedd. 17. Középkori balkáni eretnek szekta tagja. 19. Kevert dal. 21. ... Demeter (1862—1902). Erdélyi görögkatolikus püspök. 22. Férfinév. 24. Arzén vegyjele. 25. Kimondott betű. 26. Ruhadarab, nevelővel. 28. Nátrium vegyjele. 30. Petrarca szonettjeinek nőalakja. 33. Becézett női név. 34. Kérdőív egy része. 36. Bihari község. 38. Két szék között a ... 39. A kínai filozófiában igazság, törvény, ész. 40. ... mail, légiposta. 41. Versenyszánkó. 42. Nagy madár. 43. Ilyen pályaudvar is van. 46. Könnyű műsor. 48. Angol árukészlet, alaptőke. 49. Testrész. 51. Nemcsak húz. 52. A samarium kémiai jele. 53. A szájüregből nyílik. 55. Megfelelő. 56. Zeke közepe. 58. Csapat, együttes (angol). 60. Fellázadó pogány magyarok vezére (1046). 62. Aroma. 63. ...rogén. 65. Érzékiség. 67. Argon vegyjele. 68. Huzal. 70. Visszza: görög népgyűlés, piactér. 71. Nem nagyon.

Függőleges: 1. Mint 24 vízszintes. 2. A Drávába ömlik. 3. Nem elő. 4. Nátrium vegyjele. 5. Arra a helyre. 6. Jugoszláv város. 7. Végek nélkül gurul. 8. Borok jelzője lehet. 9. Munkácsy inasa. 10. Német viszonyszó. 11. Eszes, okos. 12. ... José Francisco de (1703—1781) spanyol író. 17. Rag. 18. L. T. 21. Lónév. 23. Az 1707-es országgyűlés helye. 25. Vicces. 27. Koszorús költőnk. 29. Szabószerszám, névelővel. 31. Felett ellentéte. 32. Játék, névelővel. 34. Marokkó fővárosa. 35. K-val a végén nyugati gót király. 410-ben elfoglalta Rómát. 37. Gyümölcs. 38. Ízelt lábú rovar. 44. Gyomnövény. 45. Nógrád megyei község. 47. Jelzés a vízben. 49. Község Szabolcsban. 50. Város és tartomány Olaszországban. 53. Vissza: Jean Paul, a francia forradalom egyik vezére. 54. Háziszárnyas. 57. Fordítva érik. 59. Azonos betűk. 61. Kettőzve bányaváros. 62. Kardliliom, nőszirom. 64. Halfajta. 66. Hatodikban van. 67. Nem fölé. 69. Személyes névmás. 71. A végén iktat. 72. A gallium vegyjele.

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a 20. függőleges.

Beküldési határidő: 1982. szeptember. **A megfejtéseket szerkesztőségünk címére kérjük küldeni!**

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A vezetés szakmai-emberi szintje a jó munkahelyi légkör eredője.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 1982. évi 15. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Szász Károly, Sárvár Vörösmarty u. 33.; Falucskai Benjamin, Pápa, Aradi u. 54/a; Kiss Irén, Püspökladány, Hadházi u. 3.; Ambrus László, Szakály, Bartók B. u. 473; Nagy Ferenc, Debrecen. Thomas Mann u. 23.

Kupamérkőzés Komáromban

A komáromi körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága az idei vasutasnap tiszteletére kispályás labdarúgó kupát rendezett. A hat, különböző szakszolgálati ágat képviselő csapat mellett meghívottként „gyepre szálltak" a határőrség és a komáromi kirendeltség játékosai is.

A küzdelem két csoportban indult. Ezek első helyezettjei — a komáromi kirendeltség és a komáromi vontatás — vívták a döntő mérkőzést. A rendes játékidő 1:1-es eredménnyel zárult, ezért büntető rúgásokkal döntötték el a kupa sorsát. Ebben a komáromi vontatásiak bizonyultak jobbnak.

A komáromi vontatásiak győztes csapata
(Szatmári János felvétele)

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Vlsi 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 — 11 859
82—3706. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVI. ÉVFOLYAM, 18. SZÁM ÁRA: 1,30 FORINT 1982. SZEPTEMBER 6.

ÜLÉST TARTOTT AZ ELNÖKSÉG

Megvalósultak a tervezett bérpolitikai intézkedések

Augusztus 25-én ülést tartott szakszervezetünk elnöksége. Első napirendi pontként a testület megtárgyalta a MÁV 1982. évi bérfejlesztésének tapasztalatait és az ötnapos munkahét bevezetésének bérkihatását. Az írásos előterjesztést Urbán Sándor vezérigazgató-helyettes egészítette ki. A testület megállapította, hogy az 1982. évi bérfejlesztést a kiadott irányelvek alapján, a jogszabályok szellemében hajtották végre. Helyesnek bizonyult az a gyakorlat, hogy a keretösszegek felbontását és az irányelvek helyi sajátságokkal történő alkalmazását a szolgálati főnökségek hatáskörébe utalták.

Amit elvitt a sok túlóra

A vasút az idén 4 százalékos, valamennyi forrást figyelembe véve 5,24 százalékos bérfejlesztést hajthatott végre. Az átlagostól magasabb, adómentes bérfejlesztést — az ötnapos munkahétre történő áttérés miatt — a megnövekedett túlóra indokolta. Az előzetes számítások szerint ehhez 90 millió forintra volt szükség. Ez az összeg elsősorban az üzemviteli szakszolgálatnál dolgozók *átlagbérét növelte, ugyanakkor csökkentette az alapbérek növelésének lehetőségeit.*

Az ötnapos munkahétre való áttérésen kívül az idén több olyan feszültséget kellett enyhíteni, amelyeket a vasutasok már több éve sérelmeztek. Ilyen volt többek között a MÁV 1981—1985. évi kollektív szerződésének 18. § (2.) bek. rendelkezése, amely az utazószemélyzet szolgálati óráinak megállapítását tartalmazta. A szabályozás a vontatási utazószemélyzet kisebb részénél 1981-ben keresetkiesést okozott, és ezt most *korrigálni kellett.*

Az F. 2. számú forgalmi utasítás a folyamatos üzemvitel zavartalan ellátása érdekében, az egyes munkakörökben foglalkoztatott dolgozók munkakezdése előtt kötelező *állomásbejárást,* illetve szolgálatátadással kapcsolatos egyéb tevékenységet ír elő. Ezért a dolgozók díjazásban nem részesültek. *Ezen sikerült változtatni.*

A budapesti rendezőpályaudvarok elegyrendező munkaköreiben az egyre súlyosbodó létszámhiány, a tartósan sok túlmunka, a kedvezőtlen munkakörülmények okozta feszültségek ellensúlyozására is *bérügyi intézkedéseket kellett tenni.*

Szakszervezetünk központi vezetősége a MÁV 1982-re tervezett bérpolitikai intézkedéseit úgy fogadta el, hogy a bérfejlesztés 1982. január 1-ével megvalósulhasson, ugyanakkor legyen lehetőség a szükséges bérfedezet tartalékolására is. Ezen kívül meg kellett teremteni a lehetőségét annak is, hogy — elsősorban a fizikai munkakörökben — a kereseti arányok tovább javuljanak.

A differenciálás korlátai

Az elnökség megállapította, hogy a tervezett bérpolitikai intézkedések megvalósultak. A bérfejlesztést a dolgozók pozitívan értékelték. Ugyancsak kedvezőnek tartották az önállóbb, kötetlenebb bérgazdálkodás lehetőségét, valamint a munkaidő-csökkentés bérszükségletének rendelkezésre bocsátását.

A keretek felosztásánál érvényesültek az üzemi demokrácia elvei és a szakszervezeti jogok. A központi tartalék felhasználásával *lehetőség nyílt a kollektív szerződés módosítására,* valamint az egyes fizikai munkakörökben a kereseti arányok javítására.

A bérfejlesztés maradéktalan végrehajtása ellenére az idei első félévben *a vasút teljes munkaidőben foglalkoztatott dolgozóinak létszáma 3766-tal csökkent.* Ez meghaladja a tervezett mértéket, ezért a munkaidőalap-kiesést túlóráztatással kellett pótolni. A túlórák növekedése miatt az átlagbérek, illetve a bérszínvonal növekedési üteme meghaladta az adómentes évi fejlesztési lehetőséget. A vasutasok 7,6 százalékos bérszínvonal-növekedésének oka elsősorban a nagyarányú létszámcsökkenés. Éves szinten a hét százalékos bérszínvonal-növekedés biztosítására kell törekedni. *Ez összhangban van a népgazdaság érdekeivel is.*

A MÁV 1982. évi bérfejlesztése tehát az átlagbérek mérsékelt növelését, az ötnapos munkahét bevezetésével járó munkaidőalap egy részének túlórával való pótlását és az egyes munkaügyi intézkedések bérfedezetét biztosította. A bérfejlesztésre felhasználható keretből a gazdálkodó szerveknek biztosítani kellett a *bértarifarendszer* 1983. március 31-től kötelező új alsó határainak megközelítését is. Mindez, és az egyes munkaterületeken dolgozók átlagot meghaladó bérfejlesztése *a differenciálás lehetőségét korlátozta.*

Szakszervezetünk elnöksége szükségesnek tartja, hogy a vasút vezetői szervezési intézkedésekkel *csökkentsék a túlórákat, biztosítsák a dolgozók pihenő- és szabad napjait. Teremtsék meg a folyamatos munkarendben dolgozók részére hálózati szinten a heti pihenő- és szabadnap összevont kiadásának lehetőségét, havonta legalább egy alkalommal.*

Felkészülés

Az elnökség ezután megtárgyalta és a központi vezetőségi ülés elé terjesztette a szakszervezeti tömegpolitikai oktatás és a tisztségviselők képzésének 1981/82. évi tapasztalatairól szóló jelentést, továbbá *a rokkantak nemzetközi éve* alkalmából a vasutasok által adományozott pénz felhasználását, valamint a vasutasszakszervezet központi vezetőségének, elnökségének és titkárságának második félévi munkatervét.

MEGKEZDŐDÖTT A SZEZON

Befutott az első répavonat

Rekordtermésre számítanak a cukorgyárak

A budapesti vasútigazgatóság üzemviteli osztályának kereskedelmi szakemberei befejezték a tárgyalásokat a területükön lévő *cukorgyárak* vezetőivel. Az első megbeszélésre augusztus 24-én *Ácson* került sor.

A gyár vezetőinek tájékoztatása szerint a térségben rekord termésre,

mintegy 260 ezer tonna cukorrépára számítanak.

E mennyiségnek csaknem 80 százalékát vasúton kívánják az üzembe fuvarozni. Mivel a vasúti szállítás tarifája csupán fele a közútinak: még kis távolságokról is érdemes igénybe venni a MÁV szolgáltatását.

A budapesti igazgatóság területén csak két cukorgyártó üzem működik, ennek ellenére négy gyárral: a hatvanival, a selypivel, az ercsivel, a petőházival és az ácsival kötöttek szállítási megállapodást. A cél az, hogy

a kampányra beállított fordavonatok ne keresztezzék egymást;

s a lehető legrövidebb távolságról szállítsák a répát.

Az említett cukorgyárak kihasználták az előszállítási lehetőségeket. A szükséges mennyiségű mészkövet és szenet már az év első negyedében az üzembe fuvarozták. Az is nagymértékben gyorsítja majd a répa továbbítását, hogy

a tavaly bevezetett egy fuvarleveles rendszert alkalmazzák.

Ez azt jelenti, hogy nem minden kocsira, hanem csak a szerelvényre állítanak ki okmányt.

Az igazgatóság az elmúlt évben 381 ezer tonna répát szállított. Ez az idén előreláthatóan 45 ezerrel lesz több. Az első répavonat szeptember 2-án futott be Ácsra.

S. R.

VÁLTOZOTT A DÍJSZABÁS

ISMERIK TENNIVALÓIKAT A KÜLSZOLGÁLAT DOLGOZÓI

Sajtótájékoztatót tartottak a MÁV vezérigazgatóságon

Mészáros András, a MÁV vezérigazgató-helyettese sajtótájékoztatót tartott a lapok, a rádió és a televízió munkatársai számára.

— Mint ismeretes — mondotta a vezérigazgató-helyettes — szeptember 1-től a belföldi vasúti menetdíjak közül a teljesáru és egyéb kedvezményes menetdíjak 100 százalékkal, a napi munkábajárásra használt félhavi, illetve havijegyek ára 80 százalékkal, a tanulók napi iskolábajárására rendszeresített havijegyek ára 50 százalékkal, a helybiztosítás, továbbá az útipoggyász-fuvarozás viteldíja 100 százalékkal emelkedik. A MÁV — vállalati döntés alapján — a vasúti arcképes igazolvány alapján váltható személyzeti jegyek árát ugyancsak 100 százalékkal emeli.

Kicserélik a jegykészletet

Az ármódosítás kizárólag a *belföldi* utazások és a fuvarozások díjaira vonatkozik. Tehát *változatlanul maradnak a szocialista vasutak egymás közötti forgalmára meghirdetett menetdíjak.* A díjváltozás nem érinti a szocialista és a nyugati országok közötti nemzetközi személyforgalomra meghirdetett — a magyar vonalszakaszt érintő — menetdíjakat sem.

A díjváltozás szükségessé teszi a korábbi áron kinyomtatott menetjegykészlet teljes cseréjét. A rendkívüli feladatra tekintettel a *menetjegykészlet cseréje hosszabb időt vesz igénybe.*

Az új menetdíjakat a *Közlekedési Közlöny* 35. száma tartalmazza.

Elsősorban a bejáró dolgozókat foglalkoztató vállalatok tájékoztatása érdekében a vasút díjtáblázat-kivonatokat nyomtatott ki, amelyeket az állomásokon díjmentesen bocsát a vállalatok rendelkezésére. Ezenkívül az utazóközönség tájékoztatása érdekében olyan fali díjtáblázat-kivonatokat helyez, illetve helyezett el a pénztáraknál, amelyekből az utas ellenőrizni tudja, hogy a jegykiadó helyes összeget szedett-e be.

Folyamatosan történik a jegynyomtató gépek házilagos, vasúton belüli átállítása is. De amíg a gyártó cégtől az új nyomtatóművek beszerzése nem történik meg, *a gépek régi áron nyomtatják ki a menetjegyeket, amelyeket a pénztárosok kézírással módosítanak.*

Szervezési intézkedések

Az átállással kapcsolatban a vasút a következő belső szervezési intézkedéseket tette: *a személypénztárak irányításában, ellenőrzésében érdekelt dolgozók hálózati szintű eligazítása megtörtént,* a menetjegygyártás kapacitását a vidéki nyomdákban foglalkoztatott szakmunkások kirendelésével lényegesen növelte, *kidolgozta azokat a belső utasításokat, amelyek a végrehajtásban érdekelt dolgozók munkáját szabályozza,* s megteszi a szükséges intézkedéseket, a pénztári szolgálat, illetőleg az utaskiszolgálásban közvetlenül érdekelt munkakörökben foglalkoztatott dolgozók létszámának *átmeneti* növelésére, a rendelkezésre álló lehetőségek figyelembevételével; *kidolgozta és szabályozta a pénztárak el- és leszámolási munkáit.*

Olyan belső ellenőrzési rend készült, amely alkalmas a társadalmi tulajdon fokozott védelmére, a visszaélések megakadályozására, illetőleg azok bekövetkezése esetén feltárására.

Önállóan, körültekintően

A legkörültekintőbb szervezési és szabályozási intézkedések ellenére várható, hogy az átállással összefüggésben az utaskiszolgálásban átmeneti nehézségek keletkeznek. Az utaskiszolgálásban érdekelt dolgozók — elsősorban személypénztárosok, jegyvizsgálók — átmenetileg olyan hatáskört is kaptak, amely lehetővé teszi az *azonnali rendelkezést* a díjváltozással összefüggésben adandó problémák megoldása érdekében — mondotta többek között sajtótájékoztatóján a MÁV vezérigazgató-helyettese.

D. I.

A KÖZPONTI VEZETŐSÉG MEGTÁRGYALTA

Az ötnapos munkahét tapasztalatai

A MÁV Vezérigazgatóság nagytanácstermében ülésezett augusztus 26-án szakszervezetünk *központi vezetősége.* Jelen volt a tanácskozáson és az elnökségben foglalt helyet *Koszorus Ferenc,* a vasutasszakszervezet főtitkára, *Szemők Béla,* a vasutas-szakszervezet titkára, *Szűcs Zoltán,* a MÁV vezérigazgatója, valamint *Nagy Károly,* a Vasúti Főosztály pártbizottságának a titkára. A megjelenteket *Kajcsa József,* szakszervezetünk alelnöke köszöntötte.

Első napirendi pontként a testület az ötnapos munkahét bevezetésének tapasztalatait vitatta meg. Az írásban kiadott előterjesztéshez Szemők Béla, szakszervezetünk titkára fűzött szóbeli kiegészítőt.

A vasút mintegy 140 ezer dolgozója közül majdnem ötvenezren dolgoznak folytonos munkarendben. Emiatt a munkaközi szünet *differenciált szabályozása* vált szükségessé. A munkaidőalap csökkenésével egyidőben sajnos a létszám is csökkent. (A fizikai dolgozóké például több mint három százalékkal.) A munkaidőalap létszámcsökkenés miatti kieséseit a folytonos üzemben túlóráztatással kellett pótolni. *A túlórák növekedése miatt az ötnapos munkahét bevezetése a vasutasok többségénél nem járt a munkaidő tényleges csökkenésével.* A túlórák növekedése miatt az átlagbérek, illetve a bérszínvonal növekedési üteme meghaladta a szabályozó rendszer által biztosított fejlesztési lehetőséget.

Szakszervezetünk titkára ezután hangsúlyozta, hogy a vasút az ötnapos munkahétre való áttérés során — a személyszállítási igények változásához igazodva — többször módosította a menetrendet. *Csaknem 400 személyvonat közlekedését változtatta meg kisebb nagyobb mértékben,* 27 új vonatot indított, 31-et pedig megszüntetett. A menetrendmódosításokat nehezítette, hogy az előírások ellenére *a tanácsok nem jelezték idejében a munkaidő-változás* miatt megváltozott igényeket. A vasút jelenlegi menetrendje, bár alapvetően megfelel a hivatásforgalom és a hétvégi utazók igényeinek, egyes vonalakon, bizonyos időszakokban zsúfoltságot is okoz. Így például a főváros környékén közlekedő vonatokon az üzemek egybeeső munkakezdése miatt reggel 6-tól fél 9-ig, illetve a kora délutáni órákban nagy a zsúfoltság.

Az ötnapos munkahétre történő átállással némileg *romlott a vasút áruszállítási teljesítménye, és ezzel összefüggően több minőségi mutatója.* A meghirdetett hét végi rakodási kedvezmények nem bizonyultak eléggé ösztönzőnek, de a hétnapos kocsirendelési megállapodásokat a MÁV sem minden esetben tudta teljesíteni.

A hétvégi forgalom általános csökkenése következtében *megnőtt a kocsiforduló idő.* A hételeji feladások miatt az áruk nagy része csak hétvégén ér rendeltetési helyére, és ott a kirakást általában csak hétfőn kezdik meg. A vállalatok rakodási készségét a vasút hatékonyabb fuvarszervező tevékenységgel már jelentősen nem tudja befolyásolni. *Fontos feladat a vasút áruszállítási tevékenységének javítása, a fuvaroztatókkal való együttműködés erősítése.*

Az ötnapos munkahét bevezetése a vasutasok többségének nem biztosított több szabad időt. A frekventált munkakörökben ugyanis a létszámhiány miatt nem tudják az összes szabadnapot kiadni, sok a túlóra. A MÁV-nál a túlórák mennyisége 30 százalékkal növekedett. Ennek a vasutasok egy része, a kereseti lehetőségek növekedése miatt örül, de egyre nő azok száma, akik inkább több szabad időt szeretnének. Erősödik az igény arra is, hogy *legalább havonta egyszer* szabad szombatot és vasárnapot kapjanak. Ennek lehetőségeit a kollektív szerződés jövő évi módosításáig meg kell vizsgálni, és a biztosítását szükség esetén kötelezően előírni.

A központi vezetőség határozatban felkérte a MÁV vezérigazgatóját a túlórák számának csökkentésére, valamint a havi egyszeri szabad hétvége megteremtéséhez szükséges intézkedések megtételére.

Szemők Béla kiegészítője után a vitában felszólalók kérdéseire Szűcs Zoltán vezérigazgató válaszolt, majd a vezető testület a tömegpolitikai és tisztségviselői oktatás értékeléséről és a következő időszak feladatairól szóló jelentést vitatta meg, amelyhez Koszorus Ferenc főtitkár fűzött kiegészítőt.

Elöljáróban megállapította,

(Folytatás a 2. oldalon)

A kis szakértők

Augusztus 17-től 27-ig láthatták az érdeklődők Szombathelyen a *Fokozott biztonsággal* című vasúti mozgó munkavédelmi kiállítást. A körzeti üzemfőnökség dolgozóin kívül augusztus 23-án a megyeszékhely MÁV-óvodásai is megtekintették a bemutatót.

A közel negyven apróságot *Nagy Lajos,* a kiállítás vezetője kalauzolta. Az óvodások szinte szakértő szemekkel figyelték a képeket, rajzokat, ábrákat. Legnagyobb sikere a mozgó kiállítás második kocsijában rendezett filmvetítésnek volt. Az óvodások nagy tetszéssel fogadták a televízióból már jól ismert *Sicc-sorozat* filmjeit. (Képünkön a védőfelszerelésekkel ismerkednek a gyerekek.)

A KÖZPONTI VEZETŐSÉG MEGTÁRGYALTA

Tennivalók az új oktatási évben

(Folytatás az 1. oldalról)

hogy az elmúlt oktatási évben *41 568-an kapcsolódtak be a szakszervezeti tömegpolitikai oktatásba.* A hallgatók 79 százaléka fizikai dolgozó volt. A szocialista brigádtagok aránya ebben 68 százalék.

Tíz- és tízezrek részvételével

A szakszervezeti tisztségviselők képzésében a tagság 18 százaléka vett részt. Ezen belül a bizalmiak, főbizalmiak és a partner gazdasági vezetők folyamatos felkészítésébe több mint 18 ezren, a szocialista brigádvezetők munkahelyi oktatásába 2600-an kapcsolódtak be. A *bentlakásos* tanfolyamokon majdnem 1900-an tanultak. Több ezer vasutas a párt, illetve a KISZ által szervezett politikai oktatásban vett részt. A szakmai és az állami oktatás különböző formáiba 12 800-an kapcsolódtak be. A statisztikai adatok azt bizonyítják, hogy *a vasutasok kétharmada rendszeresen képezi magát.*

Koszorús Ferenc főtitkár ezután megállapította, hogy bár arányait tekintve *a vasutasok tömegpolitikai oktatásának adatai kedvezőbbek az országos átlagnál,* néhány területen szervezési visszaesés mutatkozik. Ennek alapvető oka a túlzott terhelés, a sajátos munkarend, a növekvő túlóra és a bejáró dolgozók magas aránya. A jövőben *arra kell törekedni, hogy a szakszervezeti tömegpolitikai oktatásba azok a dolgozók kapcsolódjanak be, akik eddig semmilyen képzésben nem vettek részt.*

Kit mi érdekel?

A hallgatókat leginkább az életszínvonal és az életmód kérdései, valamint az emberek anyagi biztonságával összefüggő témák foglalkoztatták. A létbiztonságra, a munkakörülmények javulására és a társadalmi juttatások kérdéseire a szükségesnél kevesebb figyelem irányult. A szakszervezeti politikai képzés szinte valamennyi formájában elemezték az elmúlt 37 év társadalmi, gazdasági és politikai eredményeit.

Több oktatáson gondot okozott az ideológiai témák megértése. Ennek egyik oka a tananyag nehézkes nyelvezete és a propagandisták tájékozatlansága volt.

A tapasztalatok szerint az elmúlt évben végzett oktatás és képzés megfelelőnek értékelhető. *Következik azonban mindebből az is, hogy az új oktatási évben néhány területen még nagy erőfeszítéseket kell tenni a tisztségviselők alaposabb politikai felkészítése és a feltételek megteremtése érdekében.*

A központi vezetőség határozatban hívta fel a szakszervezeti szervek figyelmét a tömegpolitikai oktatás és a tisztségviselő-képzés fontosságára, e tevékenység hathatósabb segítésére. Ezután a szakszervezet vezető testülete javaslatot fogadott el a központi vezetőség mellett működő *értelmiségi bizottság* létrehozására.

A vezető testület a következő napirendi pontként elfogadta azt az előterjesztést, amely *a vasutas rokkantak javára* felajánlott pénz egészségügyi intézetek közötti elosztását határozta meg.

A rehabilitáció érdekében

Mint köztudott, tavaly a rokkantak nemzetközi éve alkalmából, szakszervezetünk felhívására a vasutasok ezrei *kommunista műszakokat szerveztek,* vagy egynapi bérüket ajánlották fel és fizették be a MÁV Kórház egyszámlájára azzal a céllal, hogy segítsék a rokkant vasutasok rehabilitációját, a gyógyításhoz szükséges feltételek korszerűsítését. Az egyszámlára 6 193 118 forintot fizettek be.

Az elnökség a rendelkezésre álló anyagi eszközök felhasználására vonatkozó javaslatában korábban úgy foglalt állást — tekintettel arra, hogy a vasutas rokkantak száma 21 088, ennek egyharmada mozgássérült —, hogy nemcsak a MÁV Kórház baleseti utókezelő osztálya, hanem *minden olyan vasútegészségügyi intézmény fejlesztésére támogatást kell biztosítani ahol a rokkant vasutasok rehabilitációja, munkaképességük helyreállítása, korszerűbb utókezelésük folyik.* Ennek alapján a vasútegészségügy felmérte a profilba tartozó egészségügyi intézmények célszerű fejlesztési igényeit és annak várható anyagi kihatásait.

A Vasútegészségügyi Igazgatósággal egyetértésben a következő javaslat készült az összegyűlt pénz elosztására: a MÁV Kórház baleseti utókezelő osztálya 2,8, a MÁV Tüdőgyógyintézet 1,2, a MÁV balatonfüredi szanatórium 1,3 és a MÁV hévizi szanatórium 0,8 millió forintot kap.

A fejlesztésre szánt összegből az intézetek többek között *munkaterápiára alkalmas gépeket, műszereket, tornatermi felszereléseket vásárolnak.* Ezen kívül jut még pénz fürdőmedence és tornapálya építésére is. Kilencvenháromezer forintot az árváltozásokra tartalékolnak.

E jelentős anyagi segítség hatására lényegesen javul majd az intézetek rehabilitációs tevékenysége, korszerűbbé válik a rokkant vasutasok utókezelése.

A központi vezetőség elismerését és köszönetét fejezte ki a szocialista brigádoknak, munkáskollektíváknak és mindazoknak, akik kommunista műszakokkal és egyéb módon teremtették meg annak a lehetőségét, hogy a vasutas rokkantak, mozgássérültek gyógyítása, utókezelése fejlődjön, korszerűsödjön. A befizetett 6,1 millió forint eredményesen szolgálja majd ezt a humánus célkitűzést.

A testület elfogadta még a központi vezetőség, az elnökség és a titkárság második félévi munkatervét.

A központi vezetőségi ülés Kajcsa József zárszavával ért véget.

AZ IDŐSEKÉRT

A közelmúltban értékelték a szombathelyi vasútigazgatóságon az időskorúak számára szervezett *kommunista műszakok* első félévi eredményeit.

Nyugat-Dunántúlon, a vasutasok társadalmi munkaakcióinak eredményeként *több mint 150 ezer forint gyűlt össze,* amit az idősek szociális helyzetének javítására ajánlottak fel.

A brigádok többek között vagonokat raktak, mozdonyokat és kocsikat javítottak, és munkahelyük környékét csinosították. *A legtöbb társadalmi munkát a pápai és a soproni pályafenntartási főnökségnél, valamint a celldömölki körzeti üzemfőnökségnél végezték.* Az év második felében további kommunista műszakokat tartanak a szolgálati helyeken.

NEGYVENÖT ÉV UTÁN

TANONCOK TALÁLKOZÓJA

A *debreceni járműjavító* művelődési házának KISZ-klubjában a közelmúltban találkozót rendeztek azok a nyugdíjas vasutasok, akik 45 évvel ezelőtt kötöttek szerződést a műhelyi tanonciskolával. A tizenkilenc hallgató közül ma már csak tizennégy él. Hármójuk kivételével valamennyien a MÁV különböző szolgálati helyeiről mentek nyugdíjba, illetve *Püspök Kálmán* még díszpécserként dolgozik.

A találkozó résztvevőit *Gál József,* az üzem igazgatója köszöntötte, majd megtekintették az üzemet, ahol szakmát szereztek. Elhatározták, hogy öt *év múlva ismét találkoznak* a járműjavítóban.

Párttitkárok és főbizalmiak együttes ülése

A közelmúltban a *miskolci* körzeti üzemfőnökség pártalapszervezeti titkárai és szakszervezeti főbizalmijai részére tartottak *együttes ülést* Miskolcon, amelyen megjelent *Makkai László,* a vasútüzemi pártbizottság titkára és *Kovács István,* a területi szakszervezeti bizottság munkatársa.

Gávai Pál üzemfőnök tájékoztatta a megjelenteket az első félévi gazdasági eredményekről és a legfontosabb tennivalókról. A jelenlvők hozzászólásai, javaslatai előbbre viszik a körzeti üzemfőnökség munkáját.

HAT ARANY – ÉS AMI MÖGÖTTE VAN

Moszkva rádión köszöntötte a KSZH Felszabadulás brigádját

A MINDENNAPOS ESZMECSERÉK ÉRLELIK TÖBBRE, JOBBRA TÖREKVÉSÜKET

Eddig hat alkalommal nyerte el az aranykoszorús jelvényt a MÁV Központi Számviteli Hivatal *Felszabadulás* szocialista brigádja.

— Annak idején sokat vívódtunk, érdemes-e brigáddá alakulni — mondja Szomjas Lászlóné brigádvezető. — Valamennyien ellenőrzéssel foglalkozunk, emiatt sok időt töltünk távol a hivataltól. Attól féltünk, hogy nem sikerül majd összetartani a kollektívát. Végül is alaptalannak bizonyult az aggodalmunk.

Tartalmas napló

Az elmúlt időszakban csökkent a létszám. A korábbi 15 helyett mindössze 8-an maradtak. Néhányan nyugdíjba mentek közülük, és akadtak, akik más munkakörökbe kerültek. Már gondoskodtak az utánpótlásról, hiszen jelenleg négy próbaidős leendő brigádtagot patronálnak.

Pap Györgyné az egyik alapítótag. 1975 óta dolgozik a KSZH-ban, de a MÁV-tól már megkapta a 30 éves törzsgárdajelvényt.

— Vargánéval közösen tartjuk a kapcsolatot a VI. kerületi öregek otthonával — mondja. — Nőnapon, az öregek napján és más ünnepnapokon meglátogatjuk az ott lakókat. *Ajándékot viszünk, műsort adunk.*

— Adminisztárciós munkát is végzünk számukra — veszi át a szót a brigádvezető. — Ha kell gépelünk, máskor pedig az orvosi kartonokat és az egyéb adatlapokat írjuk meg.

Időnként uzsonnával kedveskedünk. De a legnagyobb örömet mégis talán a közös beszélgetések jelentik számukra.

Rácz Lajosné a brigád krónikása közben egy tetszetős és tartalmas naplót tesz elém, amely híven őrzi a legfontosabb eseményeket megmozdulásokat. Amíg ezt lapozgatom, Ráczné elmondja, hogy az öregeken kívül a XIII. kerületi Hegedüs Gyula utcai óvodásokat ugyancsak a pártfogásukba vették. *Sok mindennel segítik a gyerekeket.* Jeleket hímeztek a kicsik törölközőjébe, évzáróra pedig jelmezeket készítettek számukra.

Kedves vendégek

— Fizetéskor mindenki befizet 30 forintot — mondja Ráczné. — Ebből gazdálkodunk. Évente több rendezvényt tartunk. Sok neves vendégünk volt már eddig. Ellátogatott hozzánk többek között *Nyikolaj Zabelkin,* a Fáklya főszerkesztője, és *Galina Poljakova,* a Moszkvai Rádió magyar nyelvű adásainak a szerkesztője.

— Amikor Galina nálunk járt, közösen meghallgattuk a Moszkvai Rádió műsorát, amelyben *éppen a brigádunkat köszöntötte a bemondó* — idézi az emlékezetes eseményt Szomjasné. — Igazán kedves meglepetés volt.

Kovács János osztályvezető tiszteletbeli brigádtag, s egyben az MSZBT-tagcsoport titkára. Eddig számos szovjet-magyar baráti rendezvény szervezésében számíthatott a brigád a közreműködésére.

Kőhalmi Tamás még csak két esztendeje dolgozik a KSZH-ban. Jelenleg ő a brigádvezető helyettese.

— *Még elég friss ez a megbízatás.* Itt mindenki egyformán kiveszi a részét a munkából, ezért időnként meg is feledkezem a „titulusról". A rendezvényeinken rendszerint *én szolgáltatom a disco-zenét,* ha kell, vetítek a gyerekeknek. Általában a technikával kapcsolatos tennivalók hárulnak rám.

Az utóbbi időben a Felszabadulás brigád legsikeresebb rendezvénye a vasutasnapon megnyílt *menetjegykiállítás* volt. A megnyitó előtt két hétig a gyűjtemény elrendezésével foglalkoztak. Az 1919-től napjainkig kiadott szinte valamennyi jegy bekerült a gyűjteménybe. Ezért a kiállítás anyaga *országos viszonylatban is egyedülálló.* Azóta már sokan érdeklődtek, miként lehetne ezt a különleges és igen gazdag gyűjteményt máshol bemutatni.

Varga Györgyné alig egy *éve jött vissza a gyesről. Leltárellenőrként* dolgozik. A hosszú távollét után elölről kellett mindent kezdeni. Csak fokozatosan találta meg helyét a kollektívában. Megnehezítette a dolgát a sok külső ellenőrzés. De azért a család és a gazdasági munka mellett szakít időt a társadalmi teendőkre is.

Tóth Zsuzsi a legfiatalabb hogy a hivatalba került. Igaz, nem volt teljesen ismeretlen számára ez a munkahely, mert a nővére is itt dolgozik.

A Szojuz nyomában

Dr. Nánási Lórántné, a KSZH vezetője elismerően szólt a Felszabadulás szocialista brigád eddigi tevékenységéről:

— Hivatalunkban 71-en dolgoznak. Az öt szocialista brigád közül eddig csak a *Szojuz* nyerte el a MÁV Kiváló Brigádja címet. Az utóbbi időben szembetűnő, hogy a Felszabadulás tagjai is milyen lelkiismeretesen végzik a munkájukat. Nemcsak a maguk szűkebb kis közösségével törődnek, hanem sokat fáradoznak azért is, hogy a hivatalon belül az emberek közelebb kerüljenek egymáshoz. Számos rendezvényükre, összejöveteleikre, meghívják a többi brigádot. A munkaidőn kívüli együttlétek, a közös szórakozás, művelődés mindenképpen *erősíti a közösségi szellemet.*

Csík Ibolya

Üzemi tárlat a járműjavítóban

Hajdú-Bihar megyében — az SZMT kulturális osztálya, a Képzőművészek Szövetsége kelet-magyarországi területi szervezete és az üzemi szakszervezeti bizottságok rendezésében — ebben az évben — tizenkettedik alkalommal indult útjára az *üzemi tárlat.*

Augusztus 27-én, a Debreceni Járműjavító Üzem Művelődési Központjában került sor az idei első kiállítás megnyitására. A nyitó kiállításon *Husi József,* a művelődési központ igazgatója köszöntötte a résztvevőket, közöttük *Roland Ferencet,* a SZOT kulturális, agitációs és propagandaosztályának vezetőjét, *Dankaházi Jánost,* az SZMT titkárát, valamint *Volosinovszki Jánost,* a debreceni területi szakszervezeti bizottság titkárát.

Roland Ferenc megnyitóbeszédében hangsúlyozta, hogy a tizenkettedik alkalommal rendezett kiállítás fontos közművelődési célokat szolgál. Tizenhat művész ötvenhat alkotását, festményét, grafikáját, kisplasztikáját láthatják többek között a látogatók.

Roland Ferenc megnyitószavai után *Tar Zoltán* festőművész mutatta be a műalkotásokat. A kiállítást tíz napig tekinthetik meg az érdeklődők. A tárlat anyagát ezután tizenöt Hajdú-Bihar megyei üzemben is bemutatják.

Műsoros est

Zenés, műsoros estet rendeztek Miskolcon augusztus 26-án a Vörösmarty Művelődési Házban, Töltsön másfél órát kedvenceivel címmel. A műsorban fellépett Kabos László, Eszményi Viktória, Delhusa Gjon, Hódos D. Sándor és Csonka Mihály. A jól sikerült előadás kellemes kikapcsolódást jelentett a vasutasoknak.

FÜGGŐHÍD

A győri Közlekedési- és Távközlési Főiskola két épületét stílusosan egy más célra már nem használható vasúti kocsiból kialakított függőhíd köti össze

(MTI fotó: E. Várkonyi Péter)

Az elnökség felhívása

A vasút 1982. I. félévi személy- és áruszállítási teljesítményei, a szolgáltatás minőségi színvonala elmaradt a tervezettől. Kedvezőtlenül alakultak a műszaki-gazdasági mutatók is. A kisebb teljesítmény miatt csökkent a bevétel, amely negatívan befolyásolja a nyereségképzést, a gazdálkodás jövedelmezőségét. A második félévben 4-5 százalékkal több áru elszállítása várható. Ez, különösen az őszi forgalom időszakában több és felelősségteljesebb munkát igényel minden vasutastól.

Javítanunk kell a személyszállítás kulturáltságát, a menetrend szerinti közlekedést is. A fuvarozási igények időben történő kielégítése mellett jobb kocsigazdálkodásra, a vontató- és vontatott járművek ésszerűbb kihasználására, az elegyfeldolgozás gyorsítására lesz szükség. A belső tartalékok kihasználásával csökkenteni kell a költségeket, az üzemanyag- és energiafelhasználást.

A vasút előtt álló feladatok sikeres megoldása az irányítás és a végrehajtás minden szintjén nagyobb követelményt támaszt. Saját területén mindenkinek többet kell nyújtani a tervfeladatok eddiginél magasabb szintű teljesítéséhez, az eredmények javításához.

A szocialista brigádok, túrok, üzemek teremtsenek olyan légkört, amelyben követelmény a pontos, a megbízható és nem utolsósorban a balesetmentes munka. Az anyaggal és az energiával való ésszerűbb takarékosság, az újítások, a korszerűbb technológiák, eljárások kidolgozása és elterjesztése a munkások és műszaki-gazdasági szakemberek eredményesebb együttműködésén is múlik.

A vasutasok már többször, felelősségteljes munkájukkal, áldozatvállalásukkal bizonyították segítőkészségüket, tettrekészségüket. Ez biztosítékot nyújt a jelenlegi nehezebb gazdasági körülmények közötti előrehaladásra, a vasút és az egyéni érdekek kölcsönösségének felismerésére.

A Vasutasok Szakszervezetének elnöksége

Felelős poszton

Kardos László, a BVKH belföldi fuvarvisszatérítési csoport vezetője harmincnégy évvel ezelőtt állt munkába a MÁV-nál. Az érettségi után kezdett dolgozni a ferencvárosi pályaudvaron. Volt pályamunkás, vonatkísérő, átmenesztő és térfelvigyázó is.

— Édesapám több mint negyven esztendőt töltött el a vasútnál. Raktárnokoskodott Ferencvárosban. *Örömmel mentem oda én is.* Pedig igen csak a ranglétra legalsó fokán jutott hely a számomra.

1954 óta dolgozik a BVKH-ban. Hozzá érkeznek a rosszul elszámolt fuvarköltségek reklamációi, az egész ország területéről. Ha valamelyik fuvaroztatónak tévesen számítják ki a fekbért, vagy a fuvardíjakat, akkor felülvizsgálja a beérkező igényt, és a jogszabályok alapján dönt. Ha valóban tévedtek a vasutasok, akkor a BVKH visszatéríti a pénzt a fuvaroztatónak.

Felelősségteljes munka ez. A csoportvezető azonban szereti, és jól ellátja feladatát, amely nemcsak fuvardíjismeretet, hanem jogi jártasságot is kíván.

— *1956 óta vagyok a BVKH szakszervezeti bizottságának tagja* — folytatja. — *Kezdetben termelési felelősként dolgoztam. Később munkaügyi teendőket láttam el. Tíz éve már, hogy gazdasági felelős vagyok. Én intézem a különböző kifizetéseket . . .*

A SZOT tavaly elismerésben részesítette szakszervezeti tevékenységéért.

—csik—

TISZTKÉPZŐ UTÁN

Igazgatói dicséret

A szombathelyi vasútigazgatóság vezetője a vasutasnap alkalmával — a tisztképző intézet vezetőinek a javaslatára — igazgatói dicséretben részesítette *Zsámár Miklós* újdonsült vasúti tisztet. Az elismerést a tisztképzőn elért jó tanulmányi eredményével és társadalmi munkájával érdemelte ki.

— Hogyan került a MÁV-hoz? — kérdezem tőle új munkahelyén, a szombathelyi vasútállomáson.

— *Szükségből* — mondja ki nyíltan. — *Az érettségi után katona lettem. Leszerelésemkor 1974-ben Körmenden az kínálkozott legjobbnak, ha a vasútra megyek dolgozni. Gondoltam, később úgyis odébbállok . . .*

Zsámár Miklós Körmenden forgalmi gyakornok lett. Dolgozott kocsifelíróként, távirászként és váltókezelőként. 1975-től vonatvezetőként utazott. A szakvizsgák után 1977 január elejétől vonali tartalékos lett.

— *A legnagyobb iskola eddig ez volt számomra — folytatja. — Mint tartalékos, a szombathelyi körzeti üzemfőnökség valamennyi állomásán, megállóhelyén dolgoztam. Voltam forgalmi szolgálattevő, állomásfőnök, pénztáros, málházó, váltókezelő és térközőr.*

1980-ban a tisztképző előkészítő tanfolyamára küldték, majd felvették.

— Hogyan vélekedik a tisztképzőn eltöltött hónapokról? — kérdezem.

— Most, hogy a tisztképző megkezdése előtt változott a budapesti kirendelés ideje, többen feladták a továbbtanulás lehetőségét. *Nekem újabb lecke volt a Ferencvárosban eltöltött idő.* A kirendelés miatt rövidebb idő alatt kellett elsajátítani a tananyagot. Így a szabad szombatokat is „rá kellett" tanulni . . .

Zsámár Miklós tagja volt a tisztképző KISZ-vezetőségének. A bizalmat azzal érdemelte ki, hogy munkáján meglátszott: 14 éve részt vesz az ifjúsági mozgalomban és 1971 óta párttag. 1977-ben vezetésével alakítottak ifjúsági szervezetet Körmend állomáson, amelynek titkára volt.

— Mi vár most rá, hol, milyen beosztásban dolgozik?

— Néhány nap múlva végleg eldől. Úgy tudom, hogy Szombathelyen forgalmistaként fogok szolgálatot teljesíteni.

(jakab)

Szegedi távközlősök

Élenjáró üzem a Tisza-parton

A Távközlési és Biztosítóberendezési Építési Főnökség 2. sz. üzeme az utóbbi években kétszer érdemelte ki az *Élenjáró üzem* címet, tavaly pedig a főnökség üzemei közötti munkaversenyben másodikok lettek.

A *Szeged-Tisza pályaudvaron* működő üzemben mechanikai és jelfogófüggéses biztosítóberendezések gyártásával és előszerelésével foglalkoznak. Ez a fő profiljuk. E mellett különféle részmunkákat is végeznek. Ilyen részfeladat a más vállalatoktól érkezett termékek — mint például a villamos hajtóművek — úlböli felülvizsgálata.

Külső szerelések szerte az országban

Árva Gábor üzemvezető elmondotta, hogy az elmúlt időszakban a gyártási tevékenységük csökkent. A kapacitáskihasználás érdekében *ezért mindinkább előtérbe kerültek az előszerelési és a külső szerelési munkák.* Előszerelési munkáik között elsősorban a kábelszerelvények, a távközcsatlakozó berendezések és a hangszóróoszlopok szerelése szerepel. Megoldották a saját tulajdonukban lévő munkagépek (árokásógép, stb.) kis- és középjavítását is, amit szintén itt, helyben végeznek. A műhelyi munkák mellett több vidéki munkahelyen is dolgoznak. *Legutóbb Gyékényes állomáson szereltek. A Kiskunfélegyháza —Szeged vonal villamosításakor pedig az állomási kábeleket helyezték kábelcsatornákba.*

S, ha e munkákon kívül van még szabad kapacitásuk, akkor más szakszolgálat részére is szívesen dolgoznak. Készítettek például öltözőszekrényeket, a szertárak részére szeneskupákat, az üzemfőnökségeknek kerékpártárolókat, sőt a győri főiskolának szemléltető eszközöket. Mindig arra törekednek, hogy a kezük alól kikerülő termékek színvonala állandóan emelkedjen.

Az év első felében eredményeik kedvezően alakultak. *Gyártási teljesítményük 4,5 millió forint volt*, az előszerelésekre fordított órák száma meghaladta a 16 000-et. A tervhez viszonyítva ez 30 százalékos növekedés. *Szerelőik jelenleg a Kelenföldi pályaudvaron dolgoznak*, de hamarosan a pécsi igazgatóság területén is megjelennek, aztán következik *Bicske, Kőbánya-Kispest* és a több állomás.

Az üzemben 108-an dolgoznak. *A létszám fele 30 éven aluli fiatal.* A velük való foglalkozást, az utánpótlás biztosítását az üzem vezetői fontos feladatnak tekintik. Ennek érdekében két szegedi iskola diákjai hozzájuk járnak szakmai gyakorlatra. A 624. sz. Szakmunkásképző Intézet mechanikai és a kapcsolástechnikai műszerésztanulói közül 15-en itt sajátítják el a gyakorlati ismereteket. A végzett tanulók közül többen első munkahelyül ezt az üzemet választották. Legutóbb négyen kérték felvételüket. *A Bebrits Lajos Vasúti Szakközépiskola* biztosítóberendezési tagozatának I—II. évfolyamos diákjai is itt töltik a tanrend szerinti gyakorlatot. Nyáron pedig kéthetes üzemi gyakorlaton sajátítják el a szakma alapjait.

Élénk brigádélet

De nemcsak a diákok tanulásával törődnek az üzemben. Támogatják dolgozóik szakmai továbbképzését is. Évente ketten-hárman Budapesten biztosítóberendezési tanfolyamon bővítik ismereteiket, többen technikusminősítőn vesznek részt. A tanulás, a szakmai ismeretek állandó bővítése azért is szükséges, *mert a legrátermettebb szerelők közül kerül ki az üzem kislétszámú irányító gárdája.*

A feladatok végrehajtásában élenjárnak a szocialista brigádok. Közülük a *Kilián* brigád legutóbb megkapta a *MÁV Kiváló Ifjúsági Brigádja* címet. A kollektívák nemcsak a munkahelyen, hanem az üzemen kívüli kötelezettségek teljesítésében is jeleskednek. Szerződést kötöttek több oktatási intézménnyel. Patronálnak óvodákat, iskolákat, sőt egyetemet is. Az oktatási intézmények az üzem kulturális rendezvényeinek megtartását segítik, míg ők viszonzásul kétnapi munkájukat adják cserébe. A *Kossuth* brigád tagjai például a vasutas óvoda belső berendezéseit újították fel, a közelben egy játszóteret építettek. A *Komplex* és a *Che Guevara* brigádok a Bebrits Lajos szakközépiskolának mechanikai biztosítóberendezést állítottak össze, azt működőképessé tették.

Az elmúlt évben két alkalommal, az idén eddig egy kommunista műszakot tartottak. Az idei műszakon 74-en vettek részt. Előszerelési munkákat végeztek, és pótoltak a hiányzó festőkapacitást.

G. J.

Almaszüret

A záhonyi átrakókörzet vasutasai minden évben segítik a környék téeszeinek almaszüretét. Az idén is szerződést kötöttek a szabolcsi termelőszövetkezetekkel, vállalva, hogy augusztus végétől október elejéig részt vesznek a betakarításban.

A legtöbb segítő kézre a záhonyi Lenin termelőszövetkezetben számítanak, ahol közel 1200 vasutas vesz részt az almaszedésben. A gépesített rakodási főnökség és az eperjeskei átrakó pályaudvar dolgozói a tuzséri tsz-ben vállaltak munkát.

A szüretelők szállítását a vasút vállalta. Naponta 40-60 ember indul az almáskertekbe.

Fiatalok vetélkedője

A nyíregyházi vasúti csomópont KISZ-bizottsága augusztus 13-án és 14-én rendezte a debreceni vasútigazgatósághoz tartozó Szolnok, Kisújszállás, Püspökladány, Debrecen, Mátészalka és Nyíregyháza fiatal vasutasainak szakmai, politikai és tömegsportvetélkedőjét.

A kétnapos rendezvényen 170 fiatal vett részt. A vetélkedő legfelkészültebb csapatának a kisújszállási csapat bizonyult. A sportversenyekre másnap az NYVSSC Tiszavasvári úti pályáján került sor.

Az összesített verseny első helyezettje a nyíregyházi MÁV KISZ-bizottság lett, és átvehette az ezzel járó vándorserleget és díszoklevelet. A második helyezést Püspökladány, a harmadikat Debrecen fiatal vasutasai szerezték meg.

Állomáskorszerűsítés

Szombathely felé lassan kigördül a vágányfektető szerelvény, négyhuszonnégyes mozdonya pillanatokra elsötétíti az eget. Ják-Balogunyom állomás felvételi épületével szemben toronymagasan emelkednek a talpfákkal együtt kibontott sínpárok, ezeken jártak a vonatok évtizedeken keresztül. Odébb, gépekkel egyengetik a terepet.

Tolnai József állomásfőnök rövid sétára invitál, közben ismerteti a legfontosabb tudnivalókat.

— Ezerkilencszázhetvenötben kezdődött a szombathely-szentgotthárdi vonal átépítése. Közben a munkásokat átirányították Zalaszentiványra, az ottani pályafelújítást fontosabbnak ítélték. Most már itt is jól halad az építés. *A beszabályozás után körmendig nagyobb sebességgel közlekedhetnek a vonatok.* Az éjszakai vágányzárak miatt a forgalomban sincs nagyobb fennakadás. Állomásunk, de az egész vasút szempontjából sokat jelent, hogy *34 helyett 48 kilogrammos sineket fektetnek a pályaépítők.*

— Ezt az új rámpát nemrégen adták át. Ott, ahol a gépek dolgoznak, az állomás nyolcadik vágányát alapozzák — magyarázza az állomásfőnök. — A vonalrekonstrukció idejére itt állítják fel a kötőtelepet, a daruk megérkeztek, a napokban kezdik az összeszerelésüket. Balogunyról ágazik el majd a hat kilométeres vagongyári vágány is. Jelentős mennyiségű exportárú mellett említésre méltó a belföldre irányuló forgalmunk. *Holtidőben havonta 150-200 kocsi fordul meg az állomáson, szezonban háromszáznál is több.* Ez azt is jelenti, hogy teherforgalmunk összehasonlíthatatlanul nagyobb az utasforgalomnál. Utóbbit a Volán gyakorlatilag teljesen átvette.

Az utas ma már válogathat. Felszáll a vonatra és gyalogol kilométereket hazáig, vagy autóbuszra ül, amelyik szinte a háza előtt rakja le. Nyilván az utóbbi, a kényelmesebb mellett dönt. De még akkor is jobb lenne a helyzet, ha a buszok bejönnének az állomásig, hogy aki idáig vonattal jött, az átszállva folytathassa útját. *Megálló ugyan van az út mellett, de autóbuszcsatlakozás már nincs.* Nemegyszer jött már népes turistacsoport, aki közlekedési eszköz híján gyalogosan tette meg az utat az öt kilométerre fekvő Jákig. Tizenöt évvel ezelőtt még havonta négyezer utassal számoltunk, ma a felével sem.

Ha az átépítés befejeződik, Ják-Balogunyom korszerű állomással rendelkezik és az ott dolgozók abban is reménykednek, hogy a század elején épített és erősen megkopott külsejű felvételi épületre is sor kerül majd.

Tóth Zoltán

Köszönet a Zója brigádnak

Tizenhat esztendő óta vagyok járóképtelen beteg. Hosszú ideig nem volt lehetőségem a helyváltoztatásra, a szobám foglyaként éltem. Ha megszánt egy-egy ismerős, gépkocsival elvittek a városba. Autóbusszal, vagy vonattal sem közlekedhettem.

Ennek a helyhezkötöttségnek vetett véget a szegedi géptelep *Zója* szocialista brigádja, amelynek 26 évig én is a tagja voltam. A brigád a közelmúltban elkészített részemre egy villanymeghajtású betegkocsit, amivel *a járdán is tudok közlekedni*. Ezúton mondok köszönetet a géptelep vezetőinek és a brigád valamennyi tagjának az önzetlen segítségért.

Újvári Sándor
MÁV-nyugdíjas
Kistelek

TUDJÁK, MI KELL AZ UTASNAK

Bátran kezdeményeznek

Eredménye: teljesítik a vállalat tervét

Három évvel ezelőtt második, a következőben első, tavaly ismét a második helyet szerezték meg a vállalat tíz igazgatósága közötti szocialista munkaversenyben az Utaselátó Vállalat Győr-Sopron, Vas, és Zala megyei területi igazgatóságának dolgozói. Jellemző, hogy a vállalat által meghatározott idei első félévi tervet a miskolcin kívül csak szombathelyi székhelyű igazgatóság tudta teljesíteni.

— *Július végéig a tavalyi árbevételünknél 7,6 millió forinttal többet, összesen 138,8 millió Ft-ot forgalmaztunk* — mondja Heller József területi igazgató. — *Ez 102,4 százalékos terveljesítésnek felel meg.*

— Mi a sikereik titka?

— *Úgy dolgozunk, mintha egy önálló vállalat lennénk ebben a három megyében.* Gyorsan követjük a gazdálkodás változásait, reagálunk az újabb igényekre. Árukínálatunkat a kishatárforgalomban beszerezhető kedvelt árufélességekkel bővítettük. Az idegenforgalom perspektivájának megfelelően *nagy súlyt helyeztünk a nyugati határátkelőkön lévő üzleteink ellátására. Ez 30-40 százalékos forgalomemelkedést eredményezett.* A tavasszal megnyílt új, hegyeshalmi határátkelőhelyen az ott dolgozók jobb szociális körülmények közé kerültek *Korszerűsítettünk Rábafüzesen és Bucsuban.*

— Mik a szerződéses üzemeltetés eddigi tapasztalatai?

— Eddig 24 vendéglátóipari üzlet állt át erre az üzemeltetési formára. A tapasztalatok nagyon kedvezőek: *nagyobb a forgalom, gyorsabb és figyelmesebb a kiszolgálás, a választékos árukínálat következtében emelkedett a dolgozók jövedelme.* A meleg ételt is kiszolgáló vendéglőkben több a vasutas étkezők száma, sőt Körmenden megduplázódott. Területünkön *már csak négy üzlet kiadó . . .*

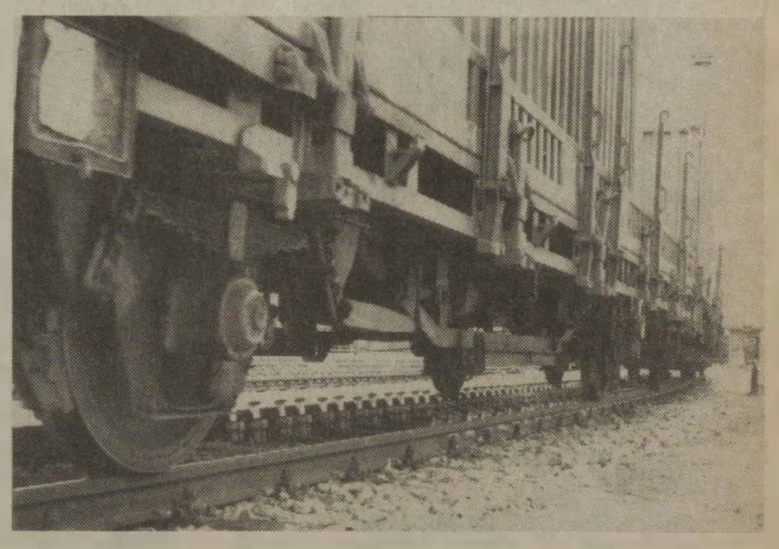
Sokat ígérő kísérlet

A ferencvárosi rendezőpályaudvaron fordul meg a Dunántúl és a Tiszántúl vasúti forgalmának mintegy kilencven százaléka. Az ott levő két gurítódombon naponta átlagosan négyezernyolcszáz kocsit rendeznek. Ennek a munkának egyik fontos, de egyben legveszélyesebb részét a sarusok végzik. A pályaudvaron a munkaerőhiány pótlására kísérletképpen négy vágányon angol gyártmányú hidraulikus kocsifékező berendezést helyeztek üzembe, amelyhez nem kell kezelő személyzet. Minimális karbantartást igényel, csökkenti az árukárt és főleg a balesetveszélyt.

Lukács András sarus a hagyományos módon állítja meg a gurított kocsit

Az új hidraulikus kocsifékező berendezés a gurított kocsi sebességének megfelelően fejti ki fékhatását

A gurítás szünetében Deák István forgalmi ügyintéző munkatársaival a kísérleti kocsifékező berendezést ellenőrzi
(MTI fotó: Fehér József)



Kisvasúttal a gemenci erdőben

Zuhog az eső, bőrig ázom, amíg eljutok az állomással szemközti fatelep főbejárata mellett szerteágazó vágányokig. Innen indul Keselyüs felé a vonat. Ha indul... Mert várakozó utas nincs rajtam kívül, csak néhány munkás, meg egy motorvezető teszvesz a mozdonyszínnek látszó épület előtt. Érdeklődésemre elmondják, a kisvasút csak a pályamunkásokat viszi az építési területre, de keressem meg *Nemes Gyulát*, az üzemvezető-helyettest, ő majd pontosabb információval szolgál. Kevés tévelygés után meg is találom. Készséggel vállalkozik a kisvasút bemutatására, előhozatja a „kormányzati" kocsit.

Gemenctől lefelé

— Ebben az esőben úgysem lehet rendes munkát végezni — mondja. — A pályamunkások bent maradnak, előkészítik a holnapi anyagot, mi meg elmegyünk egy darabon, mondjuk a nagy tölgyfáig.

Felszállunk a kocsiba, helyet foglalok a laticellel puhított padon, jegyzetfüzetemet a damasztabrosszal borított asztalra helyezem. A C 50-es motor elénk akaszkodik, billegve kigurulunk a váltókon. Mintha határsávba lépnénk, a töltés tetején drótkerítés húzódik, hatalmas kapun kell áthaladnunk. Itt kezdődik a zárt, vadvédelmi terület. Nemes Gyulához fordulok, a kisvasút történetéről kérdezősködöm.

— Az erdőségben az ötvenes évek elején épültek az első, egymástól független vonalak, *a gyűrűsalji, a buvati, a feketeerdei és a lassi*. Ezek a fakitermelő-területeket kötötték össze a rakodóhelyekkel. 1963-ban kezdődött a néhány kilométeres szakaszok egybekapcsolása. Gemenctől lefelé indult a fektetés, csakhamar készen állott a *Szomfova—Nyárilegelő*, majd a *Nyárilegelő—Pörböly* szakasz. Megépült a keselyüsi vonalrész is. Ezzel a hálózathossz meghaladta a harminc kilométert. Az első vonalak még 7 kilós sínekkel készültek, ezeket fokozatosan 18 kilósra cseréltük. Az anyag a gánti bányavasúttól és Orosházáról érkezett. Időközben a szárnyvonalak többségét felszedtük, *már csak Szomfovára és a gemenci Duna-partra vezet vágány*. A Pörbölytől Keselyüsig húzódó törzsvonal 24 kilométer, nyár közepére ez 30 km-re nő, az idegenforgalom ugyanis új parkerdőt és kirándulóközpontot létesít Bárányfokon, idáig közlekednek majd a kisvonatok.

Végig az ártéren

Személyszállítást 1966 óta végeznek, abban az évben 10 ezer utas fordult meg náluk, tavaly már 76 ezer és a jövőben ez akár meg is duplázódhat, annak ellenére, hogy a szarvasbőgés alatti hetekben egyáltalán nem közlekedtetnek vonatokat. A teherfuvarozás ingadozó. Nagyforgalmú évben bejön a 30 ezer köbméter fa, máskor ennek csak a fele.

— A hetvenes években sok erdei vasút megszűnt. A gemencit nem fenyegette ez a veszély?

— *Mi is átestünk a MÁV mellékvonalaihoz hasonló krízisen. A mi kisvasútunknak is megkérdőjelezték a létjogosultságát.* Talán ennek a bizonytalan időszaknak köszönhető, hogy a fenntartási munkák a háttérbe szorultak. A megépülés után erre 30 km-es sebességgel lehetett közlekedni, most csak 15 km az engedélyezett sebesség. A vonal végig ártéri területen vezet, ahová a Duna évente akár többször is kilátogat. Ilyenkor — és a víz levonulása után még sokáig — az erdei utak teljesen járhatatlanok. Ellenben a vágányokat borító húszcentis vízben a kisvasút még mindig közlekedhet.

A vonat megáll, a motorvezető az erdő fái közé mutogat. Tőlünk nem messzire szarvascsorda álldogál nagynagy nyugalommal.

— A tervszerű vadgazdálkodással együtt jár a nem megfelelő egyedek selejtezése. Autóról, de még bicikliről is vadásszák a hibásan fejlett példányokat. Így aztán mindenféle járműtől rettegnek az állatok, de a vonatot félelem nélkül bevárják. Nem is engednénk meg, hogy innen lövöldözzenek rájuk, tudjuk, még mindig vannak, akik ellenzik a kisvasutat. Nehogy érvként hasson: a vonat riogatja a vadakat.

Megérkeztünk a lombkoronájával szinte az egész környéket beborító nagy tölgyfához. Innen tolva megyünk vissza a szomfovai deltáig, a motor csak ott tud körbejárni.

— Létezik valamiféle szervezett forgalomirányítás?

— *Még telefonösszeköttetés sincs a végállomások, illetve az elágazások között. Nagyon oda kell figyelni, ha két vonatot akarunk ellentétes irányba közlekedtetni.* Ebből sajnos már volt egy súlyos összeütközés. Nemsokára gyökeresen megváltozik a helyzet, kiépítés alatt áll az URH-lánc, a mozdonyokat rádióval szereljük fel. Ezzel már nem lesz akadálya, hogy akár mind a hat mozdonyunk vonattal mozogjon a hálózaton. Emellett a két végponton forgalomirányítók szolgálatba állítását is tervezzük.

Épül az URH-lánc

— Hány ember dolgozik a kisvasúton?

— *A teljes létszám huszonöt fő. Ebben mozdonyvezető és pályamunkás egyaránt benne van.* Ezzel a huszonöt emberrel tartjuk fenn a forgalmat és építjük az említett bányafoki hat kilométeres szakaszt. Nem nagy ez a létszám, de sokat segít, hogy a legkorszerűbb módszerrel dolgozunk. MÁV-tervek alapján készített, arányosan kicsinyített portállal fektetjük a vágányokat. A betonaljakba pedig műanyag betétek kerülnek fa helyett, ami hosszabb távon olcsóbbá teszi a fenntartást. Ezt az eljárást még egyetlen hazai kisvasúton sem alkalmazták.

Kényelmet

— A járműállományban terveznek jelentősebb felújítást?

— *Igen. A kocsikat — számolva az egyre növekedő személyforgalommal — korszerűsíteni fogjuk, túl kell lépnünk a fapadokon, maximális kényelmet akarunk nyújtani a kirándulóknak.* A mozdonyaink sem mai gyártmányúak, mégsem akarjuk másra cserélni őket. Megbízhatóak, elégedettek vagyunk velük. Nagyobb gépeket el sem bírna az alépítmény.

— Elolvastam néhány megálló tábláját. Nagyrezét, Lassi, Gyöngyösoldal. Honnan ezek a hangulatos elnevezések?

— Minden erdőkerület visel egy-egy nevet, ezeket kapták a megállók is. Ez itt például a Malomtelelő. Régen a Duna beállta előtt a Baja környéki vízimalmokat idegyűjtötték, nehogy a zajlás kárt tegyen bennük.

Újra keresztülhaladunk a fából ácsolt kapun, befutunk a pörbölyi végállomásra. Elbúcsúzom *Nemes Gyulától*, a még mindig szakadó esőben átvágok a fatelepen. A nagyállomáson éppen vonat zakatol Bátaszék felé.

Tóth Zoltán

Panaszok össztüze

a tüzelőszállítás rendszertelensége miatt

A Keleti szertárfőnökség tüzelőházhozszállítási irodája ilyenkor, nyár végén a sokat látogatott hivatalok közé tartozik. Többen reklamálnak ugyanis amiatt, hogy a korábban megrendelt szenet és tűzifát nem a megadott napon szállítják a lakásra. Különösen a nyugdíjasok panaszkodnak emiatt. Az okokról először *Szeberényi Mártonné* ügyintézőt kérdeztük.

Két autó

— Három évvel ezelőtt még öt tehergépkocsival szállítottuk a vasutasoknak a tüzelőt Budapesten — mondja. — Jelenleg csak kettőt üzemeltetünk a munkaerőhiány miatt. (Ennek egyik oka a rakodómunkások alacsony fizetése! — A szerk. megjegyzése.) *Két gépkocsival lehetetlen határidőre házhoz szállítani a tüzelőt.* Mi csak annyi tüzelőutalványt veszünk át, amennyire tüzelőanyagfedezet van. Az utalványokat egyébként a *TUZEP-telepeken is be lehet váltani.* A vasutasok azonban nem szívesen fordulnak a TÜZÉP-hez. Ragaszkodnak a több évtizedes szolgáltatásunkhoz.

Károly István, a Vasúti Főosztály 12. szakosztályának alapanyag-gazdálkodója a MÁV háztartási tüzelőanyag-szolgáltatásával kapcsolatban elmondotta, hogy a hatvanas évek közepén *a vasutasok évente 350 ezer tonna tüzelőt rendeltek.* Napjainkra ez majdnem a tizedére csökkent. Időközben sokan áttértek a korszerűbb fűtésre, és sok településen — különösen falun — a TÜZÉP-telepeken szerzik be a tüzelőt. Ezért is szüntették meg több községben a vasút háztartási tüzelő szolgáltatását.

Olcsóbb is

Budapesten a Hámán Kató szertárfőnökség szolgáltatja ki a vasutasok és a nyugdíjasok tüzelőanyagát. Az eddigi tapasztalatokról *Bartalos András*, a főnökség vezetője beszélt:

— Ez a szolgáltatás nagy terhet ró főnökségünkre, de megértjük a vasutasok ragaszkodását, hiszen *nálunk a szén például öt százalékkal olcsóbb, mint a TÜZÉP-nél. A házhozszállítás fuvarköltsége pedig mázsánként 11,80 forinttal kerül kevesebbe.* A problémák egyik oka a rapszodikus szénszállítás. Máskor hibás a rakodógép.

— Milyen intézkedést tettek a házhozszállítás gyorsítására?

— Településünkön két lovaskocsis magánfuvarozónak is megengedtük a szállítást. Sajnos ők nem 8,20-ért viszik házhoz mázsáját a tüzelőnek, hanem 20 forintért. Akinek azonban sürgősen kell a szén, *ez is segítség.* Reméljük, hogy most már az utalvány leadásától számított *egy hónapon belül* valamennyi ügyfelünket ki tudjuk szolgálni. Jó lenne azonban, ha nem az utolsó pillanatban rohamoznának meg bennünket, mert akkor csakugyan nem győzzük a szállítást. Nem mindig van készleten olyan szénfajta, amit igényelnek. Gyorsítaná a kiszolgálást, ha — különösen télen — a telepen lévő készletből vásárolnának.

S. R.

Túl a nyolcadik ikszen

Lippai Gyula húsz éve elnöke a szombathelyi nyugdíjascsoportnak

Augusztus 30-án múlt 80 éves a szombathelyi *Lippai Gyula*, aki több mint hatvanöt esztendeje került a vasúthoz és húsz éve a nyugdíjascsoport elnöke.

— *A legcsekélyebb fizetéssel, 1916. június 15-én vettek fel a MÁV-hoz, Mezőtúron* — emlékszik vissza. — Ez csak azért sikerült, mert édesapám ott volt pályamester. A kinevezésemet így is csak 1929-ben kaptam meg.

Előnyére vált, hogy futballozott. Tizennyolc évig kergette a bőrt, előbb Mezőtúron, majd a Szegedi Vasutasban. 1930-tól forgalmista *Nagyszénáson, Mezőtúron*, majd a Nyugat-Dunántúlon, *Pinkamindszenten* és *Nagycenken*. A második világháború éveiben a szombathelyi igazgatóság létszámába tartozó állomási tartalékos volt.

A felszabadulás után *Acsádra* került állomásvezetőnek. Öt évet töltött ott, majd újból az igazgatóságra helyezték forgalmi állomásvizsgálónak. 1960-ban vonult nyugalomba és azóta elnöke a szombathelyi nyugdíjasok csoportjának.

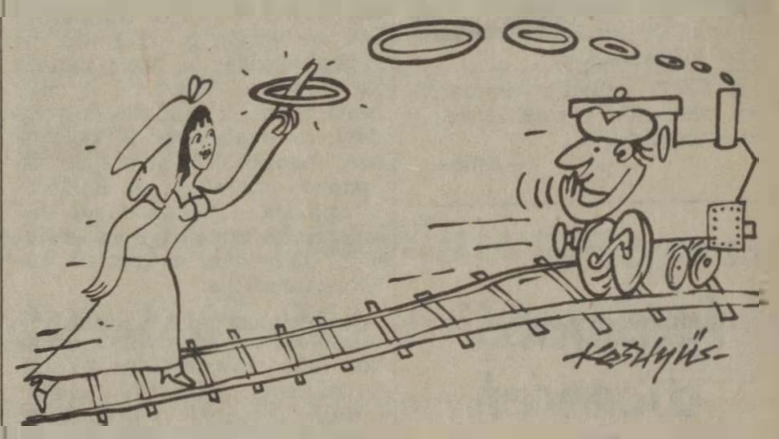
— Húsz éve kilencszázan voltunk, jelenleg 1850 nyugállományú vasutasunk van — folytatja. — A kétszeres létszám ellenére is elégedetlen vagyok. Ha a munkahelyek a nyugdíjazás előtt megfelelően tájékoztatnák, s felkészítenék a vasutasokat, néhány ezerrel többen lehetnénk.

— *Huszonöt bizalmink van, évente tájékoztató, felkészítő tanfolyamokat, értekezleteket tartunk a számukra.* Munkájukat segíti, hogy valamennyiüknek megrendeltük a *Magyar Vasutast*. Gondunk a bizalmiak kiöregedése, öröm viszont a női tisztségviselők aktivitása és szorgalma.

Lippai Gyula a nyolcadik ikszen túl is *szellemi és fizikai erejének teljében* van.

— Még két-három évig ügyködöm, utána megyek „nyugdíjba", pihenni...

Sz. Jakab



Vasutas eljegyzés

A VONALGONDOZÓ

— Milyen vasutas az, aki általában nem vonaton, hanem gyalog jár?

— *Gyalogos vasutas* — mosolyog rám *Sáska Ferenc*, az Olaszliszka és Mezőzombor állomások közötti pályaszakasz gondozója.

Tizenkilec éve rója a 26 kilométeres utat, egyik nap Bodrogkeresztúrtól Olaszliszkáig, a másik nap Mezőzombortól Bodrogkeresztúrig. Lépteinek mértéke annyira a sínek alá rakott talpfához igazodott, hogy amikor szolgálaton kívül van és a feleségével megy az utcán, az asszony mindig figyelmezteti: — *Ferenc, most nem a sínek között jársz, hát aprózd a lépteid, mert én nem loholok utánad.*

Sáska Ferenc ezen is mosolyog, mert mint mondja: *alaptermészete a vidámság.*

— De gondolom, amikor esik, fúj, vagy zimankós az idő, akkor átkozza a sorsát.

— *Nem én* — néz rám derűsen — *sőt, azt is mondhatnám, hogy a kemény időt, ha csak nincs nagy hó a pályatesten, jobban szeretem, mint a nyarat, mert ilyenkor valósággal rám tapad a sárga mellény.*

A hátára vetett tarisznyában durrantyúk és más jelzőeszközök, a kezében hatalmas villáskulcs. A kétnaponként bejárt 26 kilométeres pálya hosszán talán egyetlen rögzítőcsavar sincs, amit Sáska Ferenc ne igazított, húzott volna meg, hogy *megelőzze a bajt.*

— És ha előfordul egy síntörés?

— Ritka eset, de ilyen hiba is akadt már, nem is egyszer a szakaszomon.

— És akkor mit csinál?

— *Ismerem a vonatok menetrendjét.* Ha időm van telefonhoz jutni, kérem a két állomás szolgálatvezetőjét, hogy ne engedjen szerelvényt a pályára. De ha erre nincs már időm, jelzőeszközöket tűzök ki és durrantyúkat rakok a sínekre. Aztán kérem a műszaki brigádot, hogy

jöjjenek ki azonnal, és javítsák meg a pályát.

— Mikor van szabadnapja?

— Kedden és vasárnap.

— Mivel tölti a szabadidejét?

— Liszkán van kertes házam, meg egy kis szőlőm, ott pihengetek, de hát mozgásban vagyok én akkor is.

— Család?

— *Három szép fiam van.* Egyik már önálló ember, szintén a vasútnál dolgozik Miskolcon, vízvezetékszerelő. A másik ipari tanuló, a kicsi most megy hetedik osztályba. A feleségem a *Csepel Művek* sárospataki bicikligyárában dolgozik.

Dávid József

PÁLYAUDVAR A DUNA PARTJÁN

Ahol a főváros enni kér...

Igyekvő vasutasok, ráérő vállalatok

A budapesti Nagyvásárcsarnokot gyakran nevezik a főváros gyomrának. A hasonlatnál maradva: Duna-part teherpályaudvart a főváros szájának nevezhetnénk. Ide fut be ugyanis a zöldséggel, gyümölccsel, gabonával rakott vonatok nagy része. A ferencvárosi körzeti üzemfőnökséghez tartozó — harmincöt vágányból álló — pályaudvaron *Fehér Sándor* tolatásvezető dirigálja a kocsik mozgását. Éppen búzával rakott vagonokat irányít az úgynevezett *szívatóvágányra*. Innen csövön keresztül jut át a gabona a Ferencvárosi Malomba, a Soroksári út alatt.

Milliós számlák

A nyár végi, bágyadt napfény bevilágítja *Somogyváry Ferenc* állomásfőnök irodáját. A plafonig érő, üveges teraszról majdnem minden látható, ami a területen történik.

— *Nehéz ősz előtt állunk* — mondja a főnök. — Az első félévben a tervezett 81 ezer helyett 83 ezer tonna árut szállítottunk el. Ez a szám az év utolsó hat hónapjában 24 ezer tonnával lesz több. Rajtunk nem múlik a több áru elszállítása, de gondot okoz, hogy *a hétvégeken visszaesett a rakodás.* Ez befolyásolhatja a teljesítményünket. *Tavaly több mint 28 millió forint kocsiálláspénzt fizettek ki itt a vállalatok.* Az év végi mérleg sajnos még rosszabbnak ígérkezik. Szerencsére vannak azért olyan fuvaroztatók is, melyekkel öröm együttműködni. Ilyen például a *Ferencvárosi Malom*. Ebben a gabonaőrlő üzemben ilyenkor már *napi 280-300 tonna búzát dolgoznak fel.* Ennek a mennyiségnek 80 százaléka vasúton érkezik az ország valamennyi megyéjéből. Ennek ellenére az üzem ebben az évben csak 200 ezer forint kocsiálláspénzt fizetett, ami nem sok a többi vállalat számlájához képest.

Ha ösztönzik a rakodást

— *A hatvanas évek elején létesítettük az átszívó berendezést* — magyarázza *Komlóssy Gyula*, a malom gyáregység vezetője. — Rendkívül előnyös ez nekünk. Régen ugyanis traktorral vontattuk át a vagonokat a kirakóhelyre. Az átszívó berendezés kezeléséhez is ember kell, és sajnos nálunk is munkaerőhiány van. Ezért a malom vezetősége úgy határozott, hogy *aki munkaszüneti napon rakodást vállal, dupla bért kap. Az intézkedés meghozta a várt eredményt.* Az említett kocsiálláspénz sem mindig a mi mulasztásunkból származik. Előfordul, hogy *egyszerre sok kocsi érkezik, és a szívóberendezés nem győzi...*

A Duna-part teherpályaudvar mintegy 300 vállalattal tart kapcsolatot. Rendszeres fuvaroztatói között van a Budapesti és a Duna Csokoládégyár, az Erőtakarmány Keverőtelep, a fővárosi klinikák és kórházak, csecsemő- és szociális otthonok, a Volán, a különböző profilú szövetkezetek stb. Az odaérkező, illetve az onnan továbbítandó árukat felsorolni is nehéz lenne.

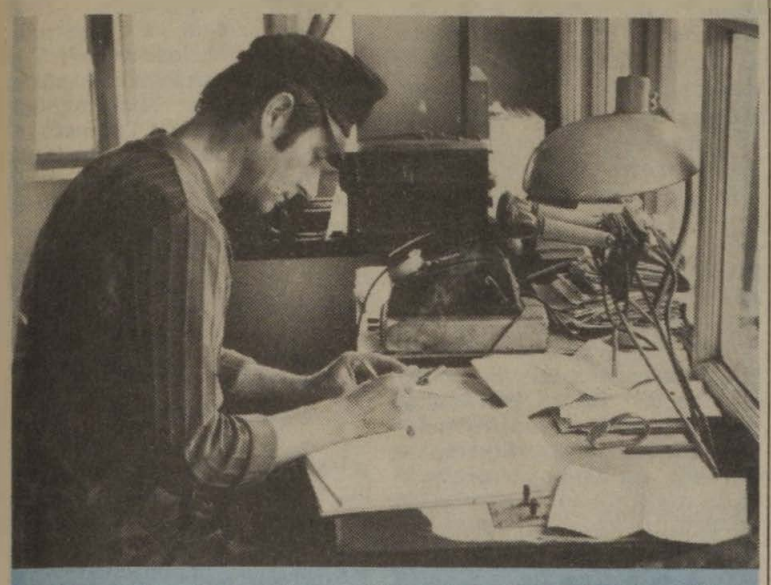
Ők, ötvenketten

Az állomáson ötvenkét vasutas dolgozik. A létszámhiány tizennyolc. Az ott-dolgozók mindent megtesznek azért, hogy zavartalan legyen a szállítás. Most, az őszi csúcsforgalom küszöbén *még több lesz a teendő.* A gabona után nagy tömegben érkezik a zöldség és a gyümölcs, amelyeket a Nagyvásártelepre szállítanak majd.

Séra Sándor

A GURÍTÓBAN

Rákosrendező pályaudvaron ezekben a hetekben is nagy feladatok hárulnak a vasutasokra. A növekvő áruszállítás naponta készteti helytállásra a forgalmi szolgálat valamennyi dolgozóját. Képriportunk ennek a munkának egy-egy pillanatát örökítette meg.

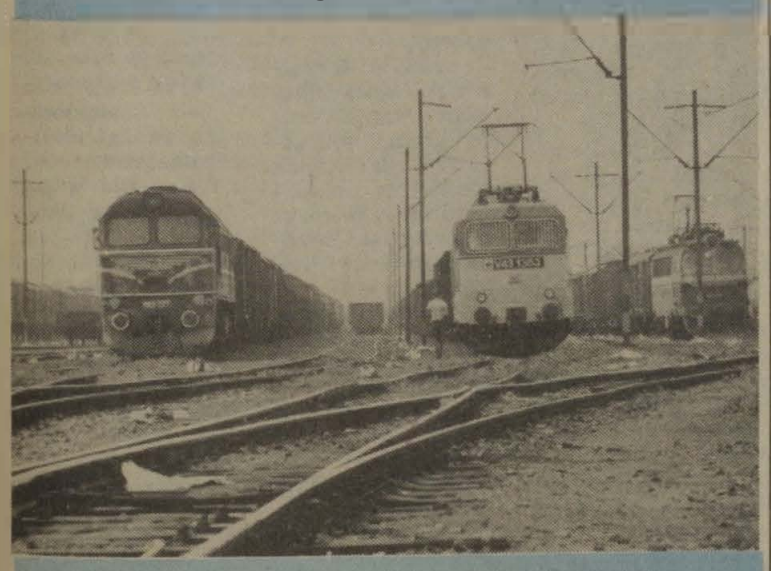


Jámbor Károly gurításvezető az okmányok alapján előkészíti az elegyrendezést

Hajdú II. Sándor a gurítódomb tövében lévő váltókat állítja

Megkezdődött a gurítás

Balogh Sándor, a vidékről kirendelt — még felügyelet alatt dolgozó — sarusok egyike



Indulásra készen a gurítással képzett vonatok

(Óvári Árpád képriportja)

DRAMATIZÁLÁS NÉLKÜL

Nehéz ősz küszöbén a vasút

Beszélgetés Mészáros András vezérigazgató-helyettessel

Aligha dramatizáljuk a pillanatnyi helyzetképet, ha úgy vélekedünk: az utóbbi évtizedek egyik legnehezebb őszére készül a vasút. Szinte mindaz, ami az elmúlt hónapokban történt, eltér az év eleji elképzelésektől, s egyelőre csupán feltételezni lehet, mekkora erőfeszítés kell ahhoz, hogy eredeti terveink valóra váljanak. Talán sosem volt igazabb, mint most, hogy az előttünk álló feladatoknak csak rendkívül nagy akarással, fegyelemmel és áldozatkész munkával tehetünk eleget. Sovány vigasz, hogy a körülmények jórészt tőlünk függetlenül fordultak kedvezőtlenre, s most is sok múlik azon: partnereink mennyire érzik át a vasút gondjait.

Csökkenő teljesítmény, kisebb nyereség

— Kérem, jellemezze néhány adattal a félévi helyzetet.

— Ha górcső alá vesszük fél esztendő adatait, kitűnik: romlottak a mutatóink — mondja *Mészáros András* vezérigazgató-helyettes. — Ami az árufuvarozás mennyiségét illeti: a tavalyi 63,5 millió tonnával szemben 63.7 millió tonnát terveztünk . . . s végül hat hónap alatt 60,2 millió tonnát továbbíthattunk, vagyis a tervezettnél 3,5 millióval kevesebbet. A szállítási igények minden területen mérséklődtek: belföldön hozzávetőleg 4 százalékkal, az exportfuvarozás pedig — ez igen érzékeny veszteség — a bázishoz képest 7,5, a tervhez képest pedig 12,5 százalékkal volt alacsonyabb. Tervezéskor a MÁV azzal számolt, hogy a népgazdasági törekvéseknek megfelelően a kivitel fokozódni fog. Ez nem következett be. Csökkent az import is, mind a tavalyi félévhez, mind a tervhez képest 5,5, a tranzitszállítás pedig 8,5, illetve 8 százalékkal.

Az nyilvánvaló: kevesebb árut szállítottunk, tehát csökkent a bevételünk is. Mégpedig 8,8 százalékkal a tervezettnél, azaz 1,2 milliárd forinttal. A mérsékeltebb szállítás hatására valamelyest a költségek is csökkentek. Kevesebb mozdonyra, üzemanyagra volt szükség. Ennek ellenére a vasút első félévi nyeresége 915 millió forinttal kevesebb a tervezettnél. Mondhatjuk ezt úgy is, hogy a tervezett nyereség egynegyede elmaradt! Ez határozza meg az őszi forgalom feladatait is, amely az idén várhatóan eltér a szokásostól. A betakarításból ránk háruló feladatok nem sokban különböznek majd, noha az nyilvánvaló: cukorrépából többet kell fuvarozni, mint tavaly. Megkezdődött a jól termő szabolcsi alma exportja, s ha saját terveit a szénbányászat is teljesíteni akarja, fokoznia kell a tempóját.

— Ha feltételezzük, hogy az eddig kényelmeskedő kereskedelmi és iparvállalatok a második félévben, de még inkább az utolsó negyedévben megkísérlik behozni késedelmüket, a vasút mennyire lesz képes a rendelkezésükre állni?

— Létérdekünk, hogy a fuvaroztatókkal jó együttműködést kialakítva, ne kelljen nemet mondani a szállítási igényekre — magyarázza a vezérigazgató-helyettes. — A vasutasok nagy feladatának ígérkezik, hogy most hatványozott energiával nyerjünk vissza az elmaradt nyereségből annyit, amennyire képesek vagyunk. *Hiba lenne, ha a kocsiellátás zökkenői miatt az áru egy részét közúton szállítanák.* A költségekre is fokozottan kell ügyelnünk, ezért az elmaradt szállítások pótlásához *ne számoljunk a külföldi vasutak kocsijaival.* Ma is hétezer külföldi kocsi van az országban, s ezeket azonnal — lehetőleg üresen — vissza kell küldeni. Sőt: az lenne a legjobb, ha az őszi csúcs idején a nyugat-európai országokban a mi kocsijainkat fogadnák, használnák, és azért bért fizetnének. Erre van esély, mert ismereteink szerint *a környező államok vasútjainak is rossz első félévük volt.* S miután a nyár elmúltával a nemzetközi és a belföldi irányvonatok megszűnnek, a mozdonyokat a teherszállítás szolgálatába állíthatjuk. Ily módon gyorsulhat, szervezettebbé válhat az elegytovábbítás. A lényeg: *gyors kocsiforgatásra van szükség.*

Mindehhez persze valóban jó együttműködésre lenne szükség a fuvaroztatókkal, ám ehhez partnereinknek is változni kellene. Az esztendő első felében ugyanis romlott a szállíttatók kirakási készsége. A késett, kirakatlan kocsik száma négy százalékkal nőtt, a hétvégék pedig már-már elképesztők: *átlagosan hatezer kirakatlan kocsi „köszönt" a hétfőkre,* szemben a korábbi 4000-4500-zal szemben. A május-júniusig tartó, viszonylagos kocsibőség elmúlt, s a kényszer talán tevékenyebbé teszi a fuvaroztatókat.

A tarifaemelésből nincs haszna a MÁV-nak

— Mi lesz a következménye a viteldíjak 100 százalékos emelésének és a kedvezmények csökkentésének.

— Ez ma még nehezen mérhető fel. Azt hiszem, még vasutaskörökben sem mindenki tudja, hogy *a menetdíjak emeléséből a MÁV-nak nem lesz haszna.* Tavaly a személyszállításból származó bevétel 29 százalékát fizették az utasok, 71 százalékát pedig az állami költségvetés, ártámogatásként adta. Szeptember 1-től *az utasok fizetik a tényleges viteldíj 58 százalékát, a költségvetés pedig 42 százalékkal járul hozzá egy-egy úthoz.* Az utasok jó része ezzel nincs tisztában, s feltételezhető, hogy lesznek, akik a „több pénzért jobb szolgáltatást" jelmondatra hivatkozva szóvá teszik fogyatékosságainkat. Bizony kalauzainknak, pénztárosainknak, a forgalmi szolgálattevőknek erre fel kell készülniük, s hiba volna, ha az utasok érveit meg nem értve, udvariatlanul válaszolnának. Most néhány csípős megjegyzést el kell fogadnunk, még akkor is, ha tudatában vagyunk annak: a MÁV bevétele nem növekszik. Ha pénzigényes fejlesztést nem is ígérhetünk, mégis *meg kell teremteni azokat a feltételeket, amelyek a kulturált utazást lehetővé teszik.* Még nagyobb figyelemmel kell ügyelnünk a kocsik tisztaságára, a fűtésre, a pontosságra, az udvariasabb magatartásra.

— Ha nincs is előrejelzés, hogy csökken-e, s ha igen, mennyivel az utasok száma, milyen elképzeléseket fontolgatnak a vasút vezetői?

— Ma még csak találgathatunk. Hiszen nem csupán arról van szó, hogy a vasúti viteldíj növekedett (hadd tegyem hozzá: 1951 óta először!), hanem arról is, hogy a Volán-buszok jegyei még nagyobb mértékben, 120 százalékkal, illetve a munkába járáskor 100 százalékkal drágultak meg. Az is elképzelhető tehát, hogy néhányan inkább választják a vasutat a közút helyett. *Tudatos központi döntés volt, hogy átterelje az utasforgalmat a vasútra.* Az utazás szerkezete módosul tehát, a terelőhatás feltehetőleg érvényesül, de sok mindent még nem tudunk. Így azt sem, hogy a vállalatok — amelyeknek az utazási hozzájárulása ugyancsak száz százalékban emelkedik — nem szelektálnak-e az eddiginél jobban: *milyen távolságból fizetődik ki nekik a munkások szállíttatása.* A második lépcsőben, január 1-től a közalkalmazottak kedvezménye 50 százalékról 33 százalékra csökken, a katonáké 66-ról 50 százalékra, a 33 százalékos üdülőhelyi kedvezmény pedig megszűnik.

— Mindezt tovább gondolva: ritkulhatnak az utazások, s akkor csökken a MÁV bevétele. Ha viszont nem akarjuk, hogy növekedjenek a költségeink, előbb-utóbb *felül kell vizsgálnunk a vonatsűrűséget.* Eleinte, ha kell, természetesen a kocsik számát csökkentjük, de ha egyes vonatokon nincs elég utas, előadódhat, hogy ritkábban indítjuk a szerelvényeket. Voltaképpen *a szabad hétvégék tapasztalatai is most érnének be, de itt is újabb változások várhatók.* Előfordulhat persze, hogy miközben munkanapokon kevesebb vonatot indítunk, a hét végén sűrítenünk kell járataink számát. Nyomatékosan szeretném azonban hangsúlyozni: *ismét jó partner lehet a vasutasság!* Ha a pénztárosoktól a jegyvizsgálókig nyitott szemmel dolgoznak, *jelezhetik, hogy hol közlekedik üres kocsi, melyik szerelvény kihasználatlan.* Fontolgatjuk, hogy nemzetközi vonataink egy részénél visszaállítjuk a belföldi forgalmat, például a Wiener-Walzer Budapest—Békéscsaba közötti szakaszán. Ez esetben néhány, csaknem párhuzamosan közlekedő gyorsvonat megszűnhet. S még sorolhatnám a hasonló elképzeléseket.

Megmarad-e a vasutasok szabadjegye?

— A vasutasok szóvá teszik: miként érinti a díjemelés őket. Kétségeket támaszt, hogy miután a kedvezmények további szűkítéséről is hallottak, vajon nem érinti-e ez hátrányosan őket is?

— Egyelőre nincs központi döntés a vasutasok utazási kedvezményéről. Nem tudjuk még, hogy a későbbiekben hogyan szűkítik a foglalkozásokhoz kötődő kedvezményeket, de annyi bizonyos: *ha rajtunk múlik, nem csorbítjuk a vasutasok kedvezményét.* Olyan, nagy hagyományú szakmai előny ez, amely a külföldi vasutaknál is létezik. A MÁV vezetői ilyen korlátozást csak abban az esetben tudnak elképzelni, ha minden szakmában hasonló döntés születne: *a pékek nem kapnának kedvezményes áron kenyeret, a sörgyáriak sört, s még folytathatnánk a kedvezményeket, a juttatások listáját. A döntő szót persze a kormányzat mondja ki.*

— Nem csekély feladat a díjszabás-változás technikai hátterének rendezése, az új jegyek elkészítése, azok terítése, a jegynyomó gépek átállítása.

— Ami ezt illeti, bizony mindez több száz ember több hónapos, olykor már-már kegyetlen munkáját, a hétvégi túlóráztatásokat jelentette. A tennivalók azonban ezzel még nem értek véget: *célszerű felülvizsgálni a MÁV egész menetjegy-rendszerét.* E mostani példa arra figyelmeztet, hogy módosulhat máskor is a díjszabás. A mi érdekünk az, hogy *legyen egyszerűbb a jegycsere.*

Sok még a rejtett tartalék

— Térjünk vissza az őszi forgalomra.

— Itt van. Az őszre készülünk, ám az ősz belenyúlik a télbe. S most úgy várjuk a telet, hogy *a MÁV vezetése költségfelhasználási zárlatot rendelt el.* Az éves költség 1-2 százalékával, 400 millió forinttal csökkentette a tervezett költségeket, s ez szinte minden szolgálati területet érint. *Most még inkább takarékoskodni kell.* A járműfenntartás szakembereinek közelmúltban megtartott tanácskozását a *pánikhangulat* jellemezte. Az ő költségeiket 250 millió forinttal kell csökkenteni. Ez a feladat is nehéz, de *nem megoldhatatlan.* A gazdaságosság lehetőségeit még nem merítettük ki. Sok ezer forintot érő, használt alkatrészek pazarlódnak el, holott még felújíthatók. *Mindenkitől azt várjuk: törekedjék arra, hogy a költségmegtakarítás ne bénítsa meg a vasutat!*

Nem öncélú igény, amikor a MÁV vezetése az egész vasutas-társadalomtól ilyen nagy erőbedobást kíván az idei hátrányok behozására. *Ha nem lesz meg a tervezett nyereség, az kihat az 1983-as fejlesztésekre, a dolgozók jövedelmére, a vállalat egész működésére.* Mert ha kedvezőtlen lesz az év végi mérleg, akkor már a jövő esztendő tervezésekor számolni kell a konzekvenciákkal. Így is gond: *hogyan lehet egyensúlyt teremteni a növekvő költségek és az — az esetleg csökkenő — teljesítmények között?*

— Az eddiginél nagyobb prémiumok várhatók az idén, de — *lényegesen nagyobb teljesítményekért.* Ám a „nagyobb" alatt legalább úgy értendők a minőségi feltételek, mint a mennyiségi követelmények. Ma is vannak improduktív költségek, hiszen *csökkenthető a sérülés, ritkítható a baleset, nagyobb figyelemmel tettenérhetők a társadalmi tulajdon ellen vétők. Szerintem több tízmillió forint takarítható-menthető meg ily módon is.*

A MÁV vezetői számítanak a vasutasok partneri együttműködésére. S aki igazi vasutas — aligha kétséges —, az átérzi munkahelyének szorongató gondjait, s eszerint kíván helytállni a nehezebb körülmények közepette.

Földes Tamás

Új állomásépület, bosszantó hibákkal

Báránd a püspökladány—biharkeresztesi vonal első állomása. Itt rakják kocsikba a nyugati exportra induló élőbárányokat. Leadásban a helyi TÜZÉP-nek érkezik időnként néhány vagon építőanyag és tüzelő, az évi kocsiforgalom azonban ezekkel együtt sem haladja meg a hetvenet. Az állomás fenntartásának tulajdonképpeni célja Püspökladány mentesítése. A Romániából érkező szerelvényeket hosszabb-rövidebb ideig tárolják itt.

Ezen az állomáson havonta mintegy nyolcezren szállnak vonatra. Báránd is vasutasfalu.

Az állomásépületen jószerivel még érezni a festékszagot. A várótermek gyönyörűek, tiszták. A falakat és a menynyezetet szemnyugtató árnyalatú csempével és műanyaggal burkolták az építők.

Tavaly novemberben készült el az új felvételi épület — tájékoztat *Vigh László* forgalmi szolgálattevő. — A régit le kellett bontani, mert elavult. Az építkezés alatt ideiglenes fabarakkban húztuk meg magunkat. Az új felvételi épület jobb és kényelmesebb, mint a régi, de sajnos hiányosságok is vannak. Nincs például hangosbemondó, az ablakkal is baj van. Befolyik a víz. Nincs öltöző, a szekrények a folyosón állnak, közvetlenül a bejárati ajtó mellett. Hűtőszekrényre is szükség lenne.

SZEMÉLYHEZ KÖTÖTT TEVÉKENYSÉG

Ki a brigádbeli újítás szerzője?

Tisztázott, de nem mindenki előtt világos kérdések

A szocialista brigád címért versengő brigádok munkájának értékelésekor számos főnökségen egyre fokozottabban veszik figyelembe az újítói tevékenységet. Az újítási versenyen belül a szocialista brigádok részére külön versenyfeltételeket hirdetnek meg, és a brigádokat külön is díjazzák.

A szocialista brigádok újítói tevékenységének kibontakozását vizsgálva egyre gyakrabban találkozunk brigádújításokkal. Vannak már olyan brigádok is, mint például a miskolci *Béke* szocialista brigád, melynek minden egyes tagja évente kidolgoz egy újítást. Ez követésre méltó példa.

A szerző és társai

Az újítási javaslatokkal kapcsolatban vannak azonban téves nézetek is. Ezek a következőkben jelentkeznek:

— *újíthat-e egy egész brigád,*

— *benyújtható-e egy brigád nevében újítási javaslat,*

— *megkötheti-e a hasznosítási szerződést a brigád nevében annak vezetője,*

— *ilyen újítások esetén a díj kiutalható-e a brigád nevére?*

A szakembernek ezek a kérdések egyszerűeknek tűnnek, sokak számára azonban nem könnyen érthetők.

Alapelv, hogy a szerzőséggel kapcsolatos előírások szerint kell eljárni a kollektívák által benyújtott újítási javaslatok esetén is.

Szerzőn azt a személyt értjük, aki a megoldást létrehozta, megalkotta, kidolgozta. Ha a munkában több személy közösen vett részt, akkor társszerzőségről van szó. A társszerzőség feltételezi, hogy a társszerző valamilyen ötlettel, hasznos gondolattal, aktív hozzájárulással működött közre. Ennek mértékét a társszerzőség százalékos aránya rögzíti; *az arányban a szerzőtársak közösen egyeznek meg* (kollektív újítás esetén tehát több szerző közös megoldásáról van szó).

Sajnos, egyes szocialista brigádok félreértik a szerzőséget, s azok a brigádtagok is aláírják az újítási javaslatot, akik a kidolgozásában nem vettek részt.

A társszerzők az újítás hasznosítása után *az anyagi elismerésből szerzőségi arányuk szerint, tehát olyan mértékben részesülnek, amilyen arányban közreműködtek az újítás kidolgozásában.* Ezért kell az újítási javaslatban a javaslattevőknek — figyelemmel a befektetett elméleti munkára — feltüntetniük a szerzőségük arányát. Amennyiben ezt nem jelölik meg, a javaslattevőket *egyenlő* arányban kell társszerzőknek tekinteni.

Átruházni tilos!

A szerzői jog azt a személyt illeti meg, aki a megoldást létrehozta, vagy annak kidolgozásában részt vett, s ez a jog nem elidegeníthető — mondja ki az újításokról szóló 38/1974. (E. 30.) Mt. sz. rendelet 4. §. (3) bekezdése is (amely szerint az újítás szerzőségét átruházni nem lehet).

Amennyiben tehát valamely szocialista brigád egy, vagy több tagja újítást dolgoz ki, e szellemi tevékenység díjában nem osztozhat szerzőtársként azokkal a brigádtagokkal, akik az újítás létrehozásában nem működtek közre javaslattal, gondolattal (még akkor sem, ha — történetesen — a megoldás alkalmazása, gyakorlati kivitelezése során fizikai tevékenységgel, munkával „társultak be", egyéni elképzelés, ötlet nélkül). *Az újítás gondolatát, illetve ennek részét tehát nem lehet „odaajándékozni" másnak, még a szocialista brigád másik tagjának sem.*

Az elmondottak természetesen nem azt jelentik, hogy a brigád egy vagy több tagja által létrehozott szellemi alkotás erkölcsi vagy anyagi elismeréséből más, illetve az egész brigád nem részesülhet, és nem jelentheti azt sem, hogy újításért járó díjban — feladattervi különdíj, illetve ennek egy része — a szocialista brigád (vagy más személy pl. örökös vagy gyermektartás jogosultja stb.) nem részesülhetne. *A szerzői jogosultságot azonban nem szabad összetéveszteni a vele járó — illetve vele összefüggő — vagyoni vonatkozású jogokkal, kötelezettségekkel.*

Ha beteszik a brigádkasszába

A szocialista brigádok újításainak egyik fő célja: *bizonyítani, dokumentálni a kollektíva összeforrottságát, közösségi gondolkodását, a munkában, alkotásban is megnyilvánuló szocialista egységet.* Ennek elismerése pedig kifejeződhet:

1. A szolgálati főnökség társadalmi és gazdasági vezetői részéről, amely az egyes brigádtagok tevékenységét, eredményeit is a szocialista brigád megnyilatkozásaként értékeli és juttatja kifejezésre az *újítási szabályzatban* és a helyi újítómozgalmi élet gyakorlatában egyaránt.

2. A szocialista brigád újító tagjainak elhatározásában amely szerint az újítási díj összegét — részben vagy teljesen — „brigádkasszába" teszik, későbbi közös felhasználás céljára. Különösen ott minősíthető helyesnek ez a megoldás, ahol a közöshöz való hozzájárulás nem csupán néhány tag részéről nyilvánul meg rendszeresen, illetve, ahol a többi — nem újító — brigádtag egyéb tevékenységgel működik közre a brigáderedmények alakulásában.

A jó közösségi szellem egyik alaptényezője, *ha a brigádtagok egymástól nemcsak elvárnak valamit, de adnak is a közösbe,* akár munkát, akár ennek pénzben jelentkező eredményét.

Brigádújításként a (szűkebb értelemben) legalább két brigádtag vagy (tágabb értelemben) több brigádtag által benyújtott és bevezetett javaslatok is értékelhetők, tehát *nem szükséges, hogy az adott szocialista brigád teljes létszámmal vegyen részt az újítás kidolgozásában.*

Ügyintézők figyelmébe!

A brigádújítások ügyintézése során a következőkre kell figyelemmel lenni:

1. Szocialista brigádok tagjai újítási javaslatuk benyújtásakor akkor járnak el helyesen, ha a javaslaton feltüntetik brigádtagsági minőségüket (vagyis — a szerzők: a Béke szocialista brigád tagjai — és ezt aláírják), megjelölve egyúttal szerzőségi arányukat is. *Ezzel elkerülhetők az esetleges olyan viták, amelyek a brigádvezető* — mint a többiek nevében eljárni jogosult megbízott — *aláírásával benyújtott javaslatok velejárói lehetnek.*

2. Az újítással összefüggő szerződéseken *valamennyi szerző aláírásának szerepelnie kell. A szerződések csak így érvényesek.* Az újítási díj felvételére — a meghatalmazással kapcsolatos jogi előírások betartásával — a szocialista brigád vezetője (vagy a brigádpénz kezelésével megbízott más személy) is jogosult.

3. A szocialista brigádok — tagjaik újító tevékenységéért — erkölcsi elismerésben részesülhetnek. Munkaverseny-vállalásaikban is szereplő újítások, újítási feladattervi témák kidolgozásáért az újítók *újítói tanúsítványt* kapnak. Ezen feltüntethető, hogy a szerző(k), mely szocialista brigádnak tagja(i), és ez a tény a brigádtevékenység egyik tanúsításaként értékelhető. Az is megoldható, hogy a szocialista brigádok *kollektivaként* kapjanak újítói tanúsítványt (amely kicsinyített alakjában a brigádnapló tartozéka, és a szocialista cím fokozatának megállapítására szolgáló értékelés egyik tényezője, illetve alapja lehet). A tanúsítvány annak igazolása, hogy a brigádtagok: szerzői bizonyos számú újításnak.

A szocialista brigád azonban — mint kollektíva — *nem részesülhet újítási kitüntetésben, vagyis olyan erkölcsi elismerésben, amely személyhez kötött* (pl.: a „Kiváló Újító" vagy „Kiváló Feltaláló" kitüntetés). Ezeket ugyanis az újítók, feltalálók személyükben kapják márpedig szocialista brigád nem lehet sem újító, sem feltaláló, mert az mindig csak természetes személy lehet. Ha a brigád valamennyi tagja társszerző egy vagy több újításban, akkor *külön-külön van lehetőségük az említett kitüntetések elnyerésére.*

A „Szocialista módon dolgozni, tanulni és élni" jelszó tehát az újítómozgalom hatására még gazdagabb tartalmat nyerhet. A jelszó érvényre juttatása azonban csak *jogszabályi keretek között valósulhat meg.* Éppen ezért az újítómozgalom erkölcsi tisztaságára vigyáznia kell minden szocialista brigádnak.

Dr. Gyóni Béla

Sajtószemle

Mit írnak rólunk?

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

Zalai Hírlap

Horváth Vendel tehervonatvezető és családja életét mutatja be a megyei lap egy érdekes riportban. A zalapataki őrházban élnek, a férj a zalaegerszegi vontatási főnökségen dolgozik. Horváth Vendelnek az érdesanja is vasutas volt, s ezért a végtelenbe nyúló sínek mellett nőtt fel.

— *Érdekes történet a miénk* — meséli a háziasszony. — *Az én apám is vasutas volt, méghozzá előmunkás. Én ugyan Mindszenten születtem, de 11 éves koromig ebben az őrházban nőttem fel.* Aztán Gotthárdra kerültem, a 110-es őrházba. Egy évig laktunk ott, aztán visszajöttünk az innén néhány száz méterre lévő felső őrházba. S mit gondol, ebben ki lakott akkor? A férjemék családja. Itt jöttünk össze. Először a férjem bátyja vette el a nővéremet, aztán mi is „egy szekérre" ültünk.

Házasságkötésük után nem itt, hanem Zalalövő-Patakalja egyik családi házában laktak. Ott nevelték fel négy gyermeküket, két fiút és két lányt.

A bakterház már évek óta itt állt elhanyagoltan, alig egy kilométerre a zalalövői vasútállomástól. Talán nosztalgiából, talán a gyermekkort őrző emlékektől vezérelve, a Horváth házaspár kiigényelte az 1-es számú lövői őrházat a vasúttól. A vasút örömmel adta. Ennek már két éve.

— *Rendbeszedtük. Elég nagy munka volt, de megérte. Száraz, egészséges. Meg aztán csendes is . . .*

— És a vonatok?

— Nem jár annyi, mint ahány autó eldübörög az utakon. Porozzák az ablakot, s rengetik a falakat. *A vonatot viszont megszoktuk.*

Petőfi Népe

A dombóvári gyors peronyi pontossággal érkezett meg a bajai vasútállomás második vágányára. *Kajtár Emil* forgalmi szolgálattevő a peronon várta a szerelvényt, meggyőződött az utasok le- és felszállásáról, tekintetével végigpásztázta a személykocsik sorát, sípjába fújt, s felemelte a zöld tárcsát. A vonat zökkenve megindult, kerekei csattogtak a váltókon, majd eltűnt a messzeségben. Kajtár Emil a vonat után nézett, majd gyors léptekkel a forgalmi irodába indult. Még a sapkáját sem volt ideje levetni, amikor csengett a telefon.

— *Igen . . . elment . . . küldöm . . . — kattant a készülék, s máris újabb telefon. — Rendezzék a 6594-est! . . .*

Így megy ez egész nap, illetve 24 órán keresztül. A forgalmi szolgálattevő — mint egy zenekar karmestere — vezényli az állomás, azaz Baja esetében három állomás és tizenhárom iparvágány üzemviteli munkáit.

Kajtár Emil nevelőapja váltókezelő volt a bajai állomáson, amikor a 18 éves fiú álmainak netovábbja megvalósult: a vasúthoz került. Kocsirendező, tolatásvezető, majd 1972-től — miután elvégezte a segédtiszti tanfolyamot — forgalmi szolgálattevő lett.

A 39 éves fiatalember közel 20 éve szolgál a vasútnál. *Szocialista brigádvezető,* s emellett mellékfoglalkozásban, segítve a vasút létszámgondjain, vonatvezető. Tíz esztendeje a párt tagja, pártcsoportbizalmi.

A vasutat nagyon szeretem — mondja, — hiszen itt nincs egyhangúság, mozgalmas az élet, minden nap új és új dolog történik . . .

Tolna megyei Népújság

Halász István MÁV-nyugdíjas azok közé az emberek közé tartozik, akik soha nem fáradnak el, soha nem panaszkodnak, és ha munkájukról kérdezik, hallgatnak.

Halász István jelenlegi beosztása: *a dombóvári városi polgári védelmi parancsnokság napi négyórás anyagkezelője.* Hogy miért vállalta ezt a többletmunkát — a pihenésre alkalmas nyugdíjaséveiben —, arra egyszerű a válasz.

Huszonöt évvel ezelőtt, miután elvégezte a tartalékostiszti tanfolyamot, Dombóváron a MÁV üzemi légoltalmi törzsparancsnokává nevezték ki. Az ottani tevékenységére jellemző volt a hivatásszeretet, az emberek iránti bizalomkeltő magatartás, a fáradhatatlan útkeresés és a sokoldalú szakmai felkészültség.

Nyugdíjba vonulásakor 1981 decemberében az eddigi, mintegy féltucat kitüntetése mellé kapta a *Honvédelmi Érdemérem* 25 éves fokozatát, valamint *A Haza Szolgálatáért* érdemérem arany fokozatát. Ekkor a MÁV üzemi törzsparancsnoki beosztása ugyan megszűnt, de a polgári védelem iránti vonzódása nem. Úgy gondolta, ha már hivatásból nem végezheti pv-munkáját, hát teszi azt a polgári védelem iránti elkötelezettségből. A városi polgári védelmi parancsnokság mindig elismerte Halász István jó munkáját és azt a segítséget, amit hosszú évek során a parancsnokságnak nyújtott. Az ő nevéhez fűződik többek között a pár évvel ezelőtti *„Vasúti pv-vándorkiállítás"* megszervezése, amely a polgári védelem fontosságát és szükségességét mutatta be, és bejárta akkor a fél Dunántúl vasútállomásait.

Összeállította:

Hegedűs Ferenc

HÍRÉT VETTÉK A SZAKKÖRBEN

Zsombor, kópic és egyebek szalmából formálva

Mit tud a szombathelyi kerékkovács?

Kupi Ferencnek, a szombathelyi járműjavító nyugdíjas munkásának alkotásait az idén *Svédországban* is kiállítják. A bemutatásra kerülő tárgyak szalmából készültek. Van közöttük evőeszköztartó, kézimunka-zsombor, kópic (magtároló) és más hasznos tárgy.

— *Közel a vasi megyeszékhelyhez, Szentlőrinkáton lakom* — mondja. — *Kisgyermekkoromban a nagyapámtól tanultam meg a szalma alakításának, formálásának a titkait. Valamikor télen szinte mindenki ezzel foglalkozott a faluban . . .*

Kovács segédlevelét 1941-ben szerezte meg. Nyolc évvel később került a szombathelyi járműjavítóba a kerékkovácsokhoz. Csoportvezető lett, majd nyugdíjazásáig gyártáslakatosként dolgozott. Tíz esztendeig bizalmi, a brigádmozgalom alakulásától brigádtag volt.

— *A feleségem hímzőszakkörbe járt* — folytatja. — *Ott megtudták, mivel foglalkozom a szabadidőmben. Innen kezdődött minden . . .*

Munkáit először a szombathelyi megyei művelődési és ifjúsági központban mutatták be négy éve. 1980-ban az SZMT zsűrizése után *Dunaújvárosba,* majd a fővárosi *Hiltonba* vitték legszebb darabjait. 1981-ben *Nyíregyházán* bronzérmet kapott, később a *Budavári-palotában* láthatták alkotásait. Az idén pedig Svédországban gyönyörködhetnek a látogatók a nyugdíjas vasutas művészetében.

(Jakab)

TIT-ÚJDONSÁGOK

Kevesebb méreggel...!

Jól egészítik ki az iskolai oktatást

A TIT természettudományi stúdiójában szeptember 6-án kezdődik az új ismeretterjesztő évad. Az idén is sok színes programot nyújtanak az érdeklődőknek a népszerű klubok, szakkörök, folytatódik számos, sikeres előadássorozat, és új érdekességekkel bővül a stúdió programajánlata.

Kísérleti fizikai esetek címmel hidrosztatikai, optikai kísérleteket bemutató sorozat indul — kéthetenként — októberben, a *Kevesebb méreggel több és szebb termést* címet viselő stúdium pedig a korszerű növényvédelem tennivalóiról ad átfogó képet a kiskertek tulajdonosainak. Az általános iskolát befejezők és középiskolások pályaválasztási gondjain enyhít a *Pályaválasztási estek című* sorozat, ahol különböző iparágak szakmáit bemutató filmeket vetítenek, s a felmerülő kérdésekre a Fővárosi Pályaválasztási Intézet szakemberei adnak felvilágosítást.

A hangrögzítés történetével, a hanglemezgyártással és a korszerű hangrögzítő berendezésekkel ismerteti meg az érdeklődőket *A hanglemez technikájáról* című sorozat, az egészségügyi témákat ismertető előadások pedig a novemberben megrendezésre kerülő *Az öregek életmódja* című kiállításhoz kapcsolódnak.

Decemberben két előadást tart a stúdióban *Kurt Diemberger,* az ismert osztrák hegymászó, aki több érdekes filmfelvételt bemutatva beszél alpinista élményeiről.

Az utazások, távoli tájak kedvelőit Ázsia, Amerika, Afrika és Európa legszebb vidékeire kalauzolják a különböző földrajzi sorozatok. Néhány sorozatcím a gazdag ajánlatból: *Nyolcvan nap Brazíliában, Üzbegisztán ősi földjén, Franciaországtól Marokkóig, Itáliai utazások.* A stúdió nagy gondot fordít az iskolai oktatónevelő munkát kiegészítő ifjúsági ismeretterjesztésre. A kis technikusok számítógépes baráti körétől a rendhagyó biológiai óráktig *sokféle foglalkozás várja a diákokat, az egyetemi, főiskolai felvételikre készülőknek pedig előkészítő tanfolyamokat rendeznek matematikája, fizikából, földrajzból és biológiából.*

A sok-sok klub, szakkör között folytatja munkáját a tavaly alakult *hajózástörténeti klub,* illetve a *komputerkészítők,* valamint a *térképbarátok* köre is.

A TIT természettudományi stúdiójának őszi programjairól az érdeklődők telefonon — a 667-622-es, a 667-666-os számon —, valamint a helyszínen (Budapest XI., Bocskai út 37.) kaphatnak részletes felvilágosítást.

PIHENŐBEN

Fél évszázaddal ezelőtt a munkás szülők gyermeke rendszerint azt játszotta — ha be nem fogták munkára —, amit a szülők csináltak. A parasztgyerek kis szekeret fabrikált, elébe kukoricacsutkából készült drótszarvú ökröket fogott, a vasutas csemetéje pedig játékvonatozott.

Így nőtt fel a vasúton 43 évig szolgáló apja mellett *Balogh Sándor* is, Szerencs állomás forgalmi szolgálattevője.

— Gyufás dobozokból hosszú vonatokat építettem — meséli a 46 éves forgalmista — és fejemre tettem apám kimustrált vasutassapkáját is.

— Megbánta-e, hogy az apja nyomdokaiba lépett?

— *Szó sincs róla* — mosolyog Balogh Sándor. — *Meg vagyok elégedve a sorsommal. Huszonhat éve szolgálok. Többször kaptam kiváló dolgozó kitüntetést.*

— Amíg eljutott a szolgálattevői tisztségig, gondolom, hosszú volt az út?

— Valóban. Talán az én generációm volt az utolsó, amely diákgyerekként a vakáció alatt gyomlálni járt a vasútra. Aztán pályamunka, váltókezelői szolgálat következett. *1969-ben végeztem el a segédtiszti tanfolyamot.*

Azóta forgalmista. Most pihenőben van, és otthonában, szolgálati lakásának kertjében beszélgetünk. A felesége a szerencsi Csokoládégyárban dolgozik.

— *Nagyon hasznos ez a kis kert* — magyarázza az asszony —, *de a szolgálati lakással sok bosszúság volt, mert a korszerűsítése évekig elhúzódott. Most már lassan rendben lesz . . .*

A Balogh családnak két gyermeke van. Tizenhat éves fiúk apai tanuló, s minden valószínűség szerint ő is vasutas lesz. A nagylány gimnazista.

— Hogyan lehet itt pihenni, hiszen a ház fala mellett futnak a sínek és jönnek-mennek a vonatok? — kérdezem.

— *Én aludni sem tudnék a vonatok dübörgése nélkül, hiszen gyermekkorom óta ezt szoktam meg. Én ha máshol alszom, éjszaka felriadok a csendre.*

— Szabadnapján is gondol a szolgálatra?

— Igen. A minap a kertben dolgoztam, s riadtan pillantottam az órámra. *A húszasnak már el kellett volna mennie* — morfondíroztam magamban. Este, amikor átvettem a szolgálatot, megkérdeztem a kollégától: *miért késleltették meg reggel a húszast?*

Nem a szerencsi vasutasok tehettek róla.

Dávid

MILLIÓK A MŰVELŐDÉSRE

Megérdemelték a támogatást

A vasutasok igazi otthonává vált ez a szegedi intézmény

Teljesen felújítva tavasszal nyitotta meg kapuit Szegeden a *MÁV Petőfi Sándor Művelődési Ház*. Megnyitását sokan várták, de talán a legjobban azok a művészeti csoportok, amelyek csaknem két évig — a felújítás idején — albérletben működtek a város különböző pontjain.

A néptánc csoportot a Szeged Táncegyüttes fogadta be, a *fúvószenekar* a munkásőrzenekarnál, a *kórus* a Bebrits Lajos vasúti szakközépiskolában talált ideiglenes otthonra. Több csoport, klub működését átmenetileg szüneteltetni kellett, illetve működésüket szűkös körülmények között a vasúti munkahelyeken biztosították.

Mi változott?

A megnyitás óta eltelt pár hónap még csak arra volt elegendő, hogy a vasutasok birtokba vegyék új otthonukat, és ismerkedjenek a kívülről, belülről egyaránt megfiatalodott épülettel.

Benkő Andrásné, a művelődési ház igazgatónője azonban már előbbre tekint, és egy gazdag kulturális, művelődési programot nyújtó intézmény életével, tervével ismertet meg. Miközben végigkísér a termeken, részletesen elmeséli, mi minden változott itt meg.

Az épülettel együtt újjávarázsolták a berendezéseket és a bútorokat is. Csupán erre 850 ezer forintot költöttek a több milliós beruházásból. Korszerűsítették a színpadot — külön stúdióval szerelték fel —, könyvtárukat a vasutasnapon nyitották meg. Ott külön olvasóterem és lemezhallgatási lehetőség várja az érdeklődőket. A földszinten található még a ruhatár és a szeszmentes büfé, valamint a régi könyvtár helyén a *nyugdíjasok klubja*. Az emeleti részen kapott helyet az *énekkari próbaterem*, a színes televízióval felszerelt *tv-szoba* és az *ifjúsági klub*. Ma már mindenki megtalálhatja a neki leginkább megfelelő szórakozást. Ebben segítenek az itt működő művészeti csoportok.

Várják a fiatalokat

A 90 éves *Hazánk* énekkar az egyik legrangosabb művészeti csoportjuk, amely legutóbb is — az országos vasutas énekkari találkozón — nagy sikert aratott. A negyven tagú, jórészt idősekből álló kórus most változás elé néz. A területi művelődési bizottság és a KISZ-bizottság támogatásával *fiatalítani szeretnének*. Bíznak abban, hogy a vasutas fiatalok közül többen belépnek közéjük.

A fúvószenekar új karmester, *Marosvári Attila* vezetésével szintén a fiatalítás útjára lépett. Jelenleg már 15 fiatal mizsikál az együttesben. A zenekar évről évre sikeresen szerepel a vasutas területi fúvószenekari találkozón, illetve a területi minősítőn. Pár hónapja a legjobb zenészekből külön kis *kamaraegyüttest* alakítottak, amely újabb elismerést szerzett a szegedi ünnepi heteken. Két alkalommal a szegedi városháza tetejéről *toronyzenével* szórakoztatták a város lakosságát és a vendégeket. Eredményesen dolgozik a *citerazenekar is*.

Lelkes gárdája van a 45 fős gyermektánccsoportnak. Patronálójuk a Szeged Táncegyüttes. A fáradhatatlan lábú kis táncosok ott vannak az úttörők minden seregszemléjén, akárcsak az országos rendezvényeken, vagy a szegedi vasutasok ünnepségein. Szereplésüket mindenütt nagy tetszéssel fogadják.

A művelődési ház vezetőinek egyik legnagyobb gondját az ifjúsági klub működése okozza. Évek óta nehezen alakul ki egy stabil, elfogadható létszámú klub. Pedig a havi programban feltüntetett műsorok, rendezvények megfelelő szórakozást, művelődést biztosítanak a vasutas fiataloknak.

A nyugdíjasok klubját szorgalmasan látogatják az idős vasutasok. Műsoros délutánok, filmvetítések, előadások, rendszeres kirándulások szerepelnek programjaikban.

Érdekes programok

A már korábban is említett könyvtárban *12 ezer kötet várja az olvasni vágyókat*. A korábbinál nagyobb alapterületen, korszerűsített polcokon rendszerezték a könyveket, s a lehetőségekhez mérten lassan *kicserélik az elhasználódott, szakadozott, öreg könyveket*. Ők látják el olvasnivalóval a fiókkönyvtárakat, így a makói, a hódmezővásárhelyi, valamint a szegedi gépállomás és gépjavító üzem vasutasait.

Amatőr képzőművészeti körük a város egyik legjelentősebb ilyen jellegű csoportja. A kör tagjai helyben és a város határain túl is rendszeresen tárlatokon, kiállításokon mutatják be alkotásaikat.

Több új kezdeményezésről is beszámolhatunk. A nemrég alakult *kézimunka* szakkörben hagyományos kézimunkákat készítenek, hanem *a lakásdiszítés elemeivel is megismertetik az asszonyokat*. A vasutas pódium keretében pedig előadásokat, önálló esteket tartanak. Szeptembertől ismét működik a *szocialista brigádok klubja*. Változatos programmal segíti majd a brigádok művelődését, vetélkedőkre való felkészítését. Ugyancsak újdonságként említhető, hogy a nyári hónapokban a városi tanács kérésére bekapcsolódott a művelődési ház a *napközis táborok* rendezvényeibe. Filmvetítéseket, játékos vetélkedőket rendeztek a szünidőt élvező gyermekeknek.

Több szabadidő

A tervekről szólva az igazgatónő elmondotta, hogy *tevékenyen hozzá kívánnak járulni a megnövekedett szabad idő hasznos eltöltéséhez*. Szabad szombaton családi programokat szerveznek: külön a gyerekek és külön a szülők részére. E programjukban kiemelt szerepet szánnak a könyvtárnak. Még az idén, az épület mellett *szabadidő-parkot* kívánnak építeni. A SZOT céltámogatását már elnyerték, és KISZ-védnökséggel szép pihenő parkot, tollaslabda és mini *golfpályát* építenek. Sok segítséget kapnak a vasutas munkahelyektől, a körzeti üzemfőnökségtől és annak művelődési bizottságától. *Szocialista szerződés* keretében igen jó kapcsolatot alakítottak ki a Bebrits Lajos vasúti szakközépiskolával, a Juhász Gyula II. gyakorló és a Hámán Kató általános iskolákkal. Most újabb együttműködési ajánlatot kaptak: *a Tanárképző Főiskola felajánlotta közreműködését a közművelődési feladatok teljesítéséhez*.

És, ha már a működéshez szükséges feltételekről beszélünk, illik szólni arról a jelentős támogatásról is, amelyet a szegedi vasútigazgatóság, a területi szakszervezeti bizottság és nem utolsó sorban a *Vasutasok Szakszervezete* biztosít a művelődési ház részére. Mindennek révén az intézmény jól betölti hivatását. Így válik — területi funkciójából adódóan — Szeged-Alsóváros közművelődésének bázisává, sőt *a vasutasok igazi otthonává*.

Gellért József

A latin-amerikai munkásmozgalom

A nyugati félteke latin nyelvű országai egyre nagyobb szerephez jutnak napjaink világpolitikájában. Világszerte, így Magyarországon is növekszik az érdeklődés történelmi múltjuk és jelenük iránt. A történeti, gazdasági témájú munkák, a latin-amerikai szépirodalmi művek egész sora látott napvilágot hazánkban is. Ezúttal a térség munkásmozgalmának történetét bemutató kötetére hívjuk fel olvasóink figyelmét.

Anderle Ádám hosszú évek óta foglalkozik Latin-Amerika történetével és munkásmozgalmával; több írása, könyve is megjelent Peru, Brazilia stb. történeti problémáiról. E mostani átfogó művében a múlt század második felétől, a tőkés fejlődés kibontakozásától és a munkásmozgalom kialakulásától követi nyomon az eseményeket.

Anderle Ádám ismerteti a XX. század hatalmas erejű forradalmait, köztük a mexikóit, a nicaraguait, a kubait. A latin-amerikai munkásmozgalom hősies harcait, ellentmondásosságát, győzelmeit és vereségeit sikerült úgy ábrázolnia, hogy az olvasó egységes, gazdag képet nyer róluk, és sok vonatkozásban az eddiginél jobban megérti az itt élő népek *mai* küzdelmeit.

FAZEKAS LAJOS

Szeptemberi akkordok

1.

Vihar támadt, s mint őrült zenekar
a bált, táncoltatja a fákat;
talán utolsó mulatsága ez
a pompázó, hiú nyárnak. —

Kíméletlenül dörömböl otthonunk
falán át e vad zene.
Ablakunk előtt szemünk tükrében
vetkőzik a fák élete.

2.

Különös hang, kis tücsök-hang
a gépi és emberi zajban.
— Talán egy régi táj emléke
sugallta bennem, hogy meghalljam.

S meghallja-e más, aki itt
jár s tolong a pályaudvaron?
A tücsök hangja — talán csak nekem —
a várakozásban nyugalom.

3.

Csillognak már az ősz cseppjei,
a szürke eget áttöri a nap.
— Hűvös párákban és ködökben
jött meg a szeptemberi virradat.

Köröznek a kis fecske-rajok,
megpihenni a drótokra szállnak.
— Nemsokára már azt mondhatom:
boldog lakói voltatok a nyárnak.

AQUINCUMI ELÉGIA

Mit üzent Marcellus, a római katona?

„... Vannak a világon olyan dolgok, amelyekről akkor sem mondhatunk le, ha szinte hálásan bizonyos, hogy nem érhetjük el őket soha... Az ember szívében él a reménység valami után. Akkor is bízik ebben, ha a lelke mélyén sejti, hogy ami után vágyik, az ő számára lehetetlen... Én is bízom valamiben, hogy egyszer eljön a kor, amikor nem választja el semmi az embereket egymástól."

Ezernyolcszáz év távlatából hangzanak el ezek a szavak, egy római zászlóvivő szájából, de voltaképpen írójuk ars poeticáját közlik velünk. S az író, akinek *Aquincumi elégia* c. regénye az idei könyvnap alkalmával jelent meg: *dr. Udvarhelyi Dénes*, a MÁV-vezérigazgatóság szakkönyvtárának nemrég nyugalomba vonult vezetője.

Udvarhelyi Dénes az ötvenes évek óta foglalkozik az irodalommal, hivatásos színvonalon. Egy ideig vasutas irodalmi lapot is szerkesztett (*Sínek között* címen), ahol verseket, novellákat publikált. Azután évtizedekre elkötelezte magát Krúdy Gyula világa mellett, hiszen irodalmunkban ő a hangulatteremtés, a lélekábrázolás, a társadalomrajz egyik legkiválóbb művelője. Lelkivilágúk bizonnyal közel áll egymáshoz. A vonzódásból elmélyült kutató munka lett több mint két évtizeden keresztül, s eredménye Krúdy publicisztikai munkáinak tudományos igényű összegyűjtése, rendszerezése, szerkesztése és kiadása.

Pesti levelek

Ebben kitűnő munkatársra talált *dr. Tóth Lajos* MÁV-jogtanácsos személyében, aki a jogi és államtudományi diplomához tanári képesítést is szerzett, kizárólag irodalomszeretetből. Együtt adták ki *Pesti legelek* címen Krúdy *Gyula* válogatott újságcikkeit, és kidolgoztak egy teljes Krúdy-bibliográfiát.

Udvarhelyi Dénes publikálta közben Krúdy Gyulának az ifjúság részére írt műveit is. A *Móra Könyvkiadó* és az ő érdeme, hogy lehetővé tették ezeknek az első megjelenésük óta jórészt elfelejtett Krúdy-írásoknak újra kiadását, és így biztosították a részben csak folyóiratokban közzétett, ifjúsági írások hozzáférhetőségét.

S vajon tudtunk-e róla, hogy Udvarhelyi Dénes és Tóth Lajos irodalmi munkássága a „hivatásosak körében" is méltó elismerésre talált, amikor az elmúlt év decemberében elnyerték a Magyar Irodalomtörténeti Társaság magas művészi színvonalat jelentő III. díját, a régi pesti irodalmi szalonok bemutatásával?

A hivatásos és az amatőr művész között — úgy mondják — nincs különbség, ha csak nem az, hogy az amatőr szívből lesz azzá. Udvarhelyi Dénes és Tóth Lajos nem mellékfoglalkozást űztek, hanem mellékesen is hivatásuknak, belső elhivatottságuknak éltek és példát mutattak.

Udvarhelyi Dénes még egyetemi hallgató korában a római jogi, majd a jogfilozófiai intézetben dolgozott. Innen hozta magával a latin, majd az ógörög nyelv alapos ismeretét és a könyvek határtalan szeretetét. Jó sorsa a vasútnál is hamarosan a könyvtári munka felé sodorta, ahol még közvetlenebb kapcsolatba került a könyvekkel, lexikonokkal, az irodalommal.

Vasút-adta lehetőségek

1958-ban jelent meg az Úttörővasútról szóló kézikönyve, amelyben már számottevő szépirodalmi feldolgozásra is sor került. Később a MÁV Tisztképző Intézet történetét írta meg. A történelemhez mindig ösztönösen vonzódott. A földrajzot vasúti tanfolyamokon éveken át tanította. Most — már nyugdíjasan — jelent meg legújabb szakközépiskolai tankönyve a Műszaki Kiadó gondozásában *„Közlekedési földrajz és földrajzi példatár"* címen (2. kötet). Ez utóbbi újszerű kezdeményezés, és első a maga nemében. A szerző évek óta szerkeszti a MÁV Szakkönyvtári Tájékoztatót, és szerkesztője volt a vasúti Értelmező Szótárnak (ugyancsak olyan kezdeményezés, amelyre eddig még nem volt példa).

Az emberek alapvetően a béke után vágyódnak — ezt tanítja a történelem — s ezt a történelmi eszmét kell a kor szellemének megfelelően feldolgozni. Történelmi munkáival ezt a célt szolgálja dr. Udvarhelyi Dénes. Az Aquincumi elégia is ebből a gondolatból fogant

Sírkő az őrtoronyban

Írója egykor ifjan, szenvedélyesen kutatta a római őstornyok maradványait *az Erzsébet hídtól csaknem Visegrádig*. E szorgos régészeti feltárás közepette valahol a *Lupa-sziget* tájékán akadt rá arra a római sírkőre (egy őrtoronyba volt beépítve), amelyen megragadta figyelmét egy bevésett név: *Theodora*. S feltárult látnoki szeme előtt az egész antik világ: görögök és rómaiak, khaldeusok és kvádok, kelták és pannónok Hazánk földjén, az egykori Pannóniában mutatja be a római katonai hatalom, a hódító imperializmus látványos eredményeket elérő, de a görög kultúrát soha le nem győző párharcát, éspedig Theodora, a nagy műveltségű, a görög drámákért rajongó lány és az ízig-vérig katona *Marcellus* szerelmén keresztül. A gondolat örök, a szellem hatalma az erő fölött, s a feldolgozás, a meseszövés, a lebilincselő előadásmód mégis újszerű.

Jellemző példa a szerző hihetetlen alaposságára: *két ízben saját költségén elutazott Rómába, hogy történelmi adatainak pontosságát ott is ellenőrizze*.

Az ilyen alkotó számára a nyugdíjazás nem a pihenést, hanem az újrakezdést jelenti — mindnyájunk örömére.

Cs. F.

MEG KELL ÉLNIÜK A MUZSIKÁLÁSBÓL

Remekművek, színvonalas előadásban

A MÁV Szimfonikusok nemrég megjelent bérletfüzete arról tanúskodik, hogy a hagyományos pénteki zeneakadémiai koncerteken kívül három további helyen is sorrakerülnek — bérletakcióban hirdetett — hangversenyek.

A zenekarnak már az elmúlt évadban is *önállóan kellett megteremtenie a működéséhez szükséges pénzügyi feltételeket. Ez a szabályozás a minőség változását eredményezte.* A MÁV Szimfonikusok négy hangversenysorozatot hirdettek. Egyenként nyolcnyolc hangversenyt a Zeneakadémián, a Pesti Vigadóban és a Marcibányi téri művelődési házban. Ezen kívül öt koncertből álló kamarasorozatot az Eötvös Loránd Tudományegyetem dísztermében. A zeneakadémiai és a vigadóbeli bérleti előadások műveit a zeneirodalom legszebb darabjaiból válogatták. A 16 hangversenyből kilencet a vezetőkarmester, *Oberfrank Géza* dirigál.

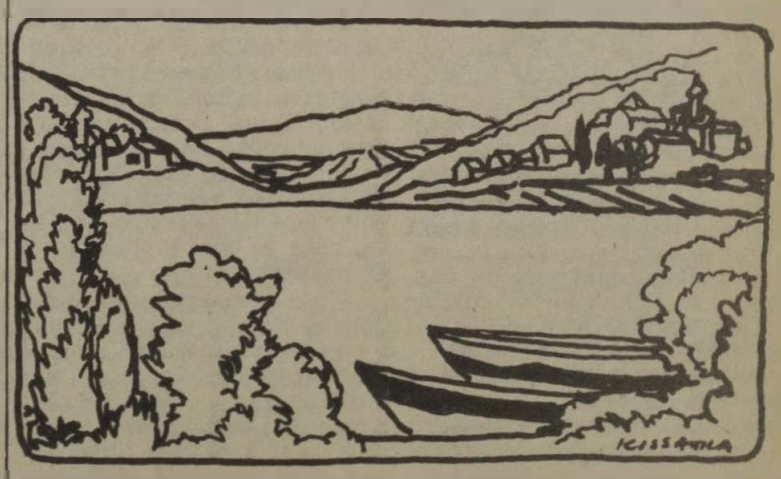
A vendégkarmesterek sorából kiemelkedik *Ferencsik János* főzeneigazgató, akivel — hosszú évek után — a Pesti Vigadóban április 29-én találkozhatunk ismét a MÁV Szimfonikusok élén. *Beethoven I. és III. szimfóniáját vezényli.* Ott látjuk majd a karmesteri pulpituson *Medveczky Ádámot, Németh Gyulát, Kórodi András*t és néhány neves olasz, angol, bolgár vendégdirigenst is. A szólisták között pedig *Kocsis Zoltánt, Jandó Jenőt, Tuha Istvánt, Kalmár Magdát, Csengeri Adrient*, hogy csupán néhány ismert művész nevét ragadjuk ki a programfüzetből.

A Marcibányi téri hangversenyek műsorát meghatározott témák szerint szervezték a rendezők. Így a nyitó hangversenyen válogatott remekművek hallhatók: *Glinka, Csajkovszkij, Muszorgszkij zenekari művei*. Akár „Orosz szerzők remekművei" címet is viselhetné a hangverseny. Ezt követően: *Magyar rapszódia, Karácsonyi tündérvilág, Szimfonikus táncok, Farsang, Tavaszvárás, Észak romantikája* és végül *Mediterrán tájakon* címet kapták — ötletesen — az egyes koncertek.

Újszerű kezdeményezés a *kamarabérlet*, a tudományegyetem gyönyörű barokk dísztermében. Itt a kamarazene közkedvelt preklasszikus mestereinek · *Monteverdinek, Corellinek, Vivaldinak, Händelnek* széles körben kedvelt művein kívül *Ravel, Bartók, Farkas Ferenc* egy-egy opusza is felhangzik majd.

A vasutasok és családtagjaik, illetve a vasutas nyugdíjasok a Zeneakadémián és a Pesti Vigadóban *kedvezményt kapnak* a bérletekre.

Dr. Csillag Ferenc



(Kiss Attila grafikája)

A béke és barátság jegyében

Hazánkban tanuló vietnami fiatalokat fogadtak a közelmúltban a debreceni járműjavító művelődési házában. A vendégeket Fekete János, az üzem KISZ-bizottságának titkára köszöntötte, majd tájékoztatást adott a járműjavító eredményeiről és az ifjúsági mozgalom helyzetéről. Ezután — mint képünkön látható — a Bocskai Néptáncegyüttes szórakoztatta a fiatalokat. A találkozón részt vett a vietnami nagykövetség első titkára is.

MOST IS A JÓK KÖZÖTT VANNAK

Debreceni kerekesek

A 80 évvel ezelőtt létrehozott DVSC alapító szakosztályai közé tartozik a kerékpáros is. Noha nem voltak kiemelkedő egyéniségei, tagjai a csapatmunka eredményeként mindig a jók között voltak.

— *Így van ez ma is* — mondja *Botos Gábor* edző, a délutáni edzés előtt —. *A legjobb négy vidéki együttes között emlegetnek bennünket a Szekszárd, a Pécs és a MÁV-DAC társaságában . . .*

Jenei Károly kivételével — aki a válogatottal külföldön van és az idei Béke versenyen a legjobb magyar kerekes volt — a fiúk nyeregbe pattannak. *Máté Béla, Kovács Zoltán, Kiss Zsolt* ipari tanulók, *Korhán* és *Gáspár* pedig a MÁV Építési Főnökségen dolgozik. Jenelvel együtt. Elsősorban országúti felnőtteredményeik említésre méltóak, mert a fiúk még ifi és junior korosztályúak.

A cél ebben az évben a 20 olimpiai pont és csapatban az első hat között végezni. A fiatalok elé tűzött három első osztályú szint már meg is van. Teljesítették: Korhán, Gáspár és Máté.

A lelkes kis csapat heti nyolc edzéssel készül az úgynevezett „*Panoráma-úton*", vagyis Vámospércs és a Fancsikas-tavak környékén 80-180 kilométeres távokat tesznek meg.

A debreceni „porfelhő lovagok" június elején az általuk rendezett nemzetközi ifjúsági versenyen az elvárásnak megfelelően szerepeltek. *Számos érmet szereztek, és elismerést az egyesületnek, a DMVSC-nek.*

Zsoldos Barnabás

Női kosárlabda

A Botond Kupáért

Alkotmányunk ünnepe tiszteletére a Bonyhádi Munkás Sportklub „Botond Kupa" címmel négynapos női kosárlabdatornát, rendez. A Szolnoki MÁV-MTE is részt vett a tornán. A szolnokiakon kívül a Budapesti SE, a Kecskeméti SC „A" és „B" csapata, valamint Szekszárd, a Soproni Postás és a házigazda Bonyhádi MSC mérte össze tudását.

A mezőnyből kiemelkedett a Budapesti SE együttese, mely megérdemelten szerezte meg az elsőséget, és birtokba vehette a Botond Kupát. A Szolnoki MÁV-MTE a hatodik helyen végzett. A torna jól szolgálta a bajnokságra való felkészülést, és a rajt előtt lehetőséget nyújtott az erők felmérésére.

Nemzetközi kapcsolataink

Francia és új-zélandi vendégek látogatása

A közelmúltban — augusztus 17-től 21-ig — szakszervezetünk vendége volt *Georges Lanoue*, a Francia Vasutas Szakszervezet főtitkára. Négyszer járt már hazánkban, és jó kapcsolat alakult ki a két vasutas-szakszervezet között.

— A mostani utazásom célja kicserélni tapasztalatainkat, erősíteni kapcsolatunkat — mondotta a főtitkár. — *Ebben a feszült nemzetközi helyzetben a francia szakszervezetek is fontos feladatuknak tekintik a békeharcot, a szolidaritás előmozdítását.* A francia vasutasok az utóbbi időben több olyan megmozduláson vettek részt, amelynek célja a fegyverkezési hajsza elleni tiltakozás volt.

Georges Laniue, a francia vasutasok helyzetével kapcsolatban kifejtette, hogy a jelenlegi baloldali kormány hatalomra jutása kedvezőbb feltételeket teremtett a vasutasok követeléseinek megvalósításához. *A régi kormány idején évente hatezren hagyták el a vasutat.* A cél a visszafejlesztés volt. Most a korábban lezárt vonalakat megnyitják, mert a vasúti áruszállítás olcsóbb és kevésbé szennyező. Jelenleg kampányt szerveznek a fuvaroztatók és az utasok megnyerésére. *A cél az áruszállítás és az utasforgalom növelése.*

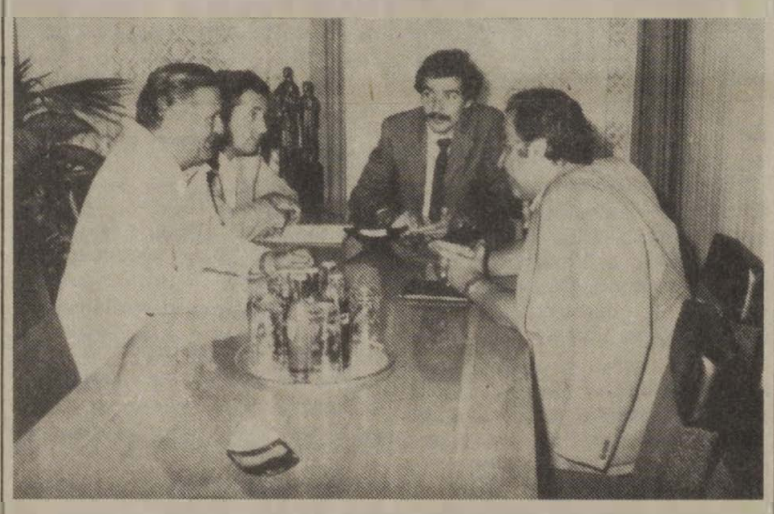
A francia vendéget fogadta *Jakab Sándor*, a SZOT főtitkárhelyettese. Ezenkívül találkozott *Debkumar Gangulival*, a közlekedési és szállítási dolgozók nemzetközi szövetségének főtitkárával is. Itt-tartózkodása során ezenkívül járt a MÁV Vezérigazgatóságon és megtekintette a szegedi vasutas művelődési házat, ahol tájékoztatták a területi szakszervezeti bizottság munkájáról, valamint a vasútigazgatóság eredményeiről, gondjairól.

Augusztus 16-tól 19-ig szakszervezetünk vendége volt az új-zélandi vasutas-szakszervezet két vezető funkcionáriusa, *Albert Shipp* és *David Lovelace*. A Vasipari Szakszervezet meghívására érkeztek hazánkba. Megismerkedtek a magyar vasutasok élet- és munkakörülményeivel, jártak a dunakeszi járműjavítóban, és kifejtették álláspontjukat a nemzetközi szakszervezeti mozgalom időszerű kérdéseiről *Koszorús Ferenc* főtitkárral, valamint *Debkumar Gangulival*. A delegáció tagjait fogadta *Jakab Sándor*, a SZOT főtitkár-helyettese is.

A két vendég elmondotta többek között, hogy nagyra értékelik hazánk vasutasainak egészségügyi és szociális ellátását, a dolgozók vezetőkkel való jó kapcsolatát. *Az új-zélandi vasútnak két nagy versenytársa van. A hajószállítás és a teherautó-forgalom.* Éles versenyben dől el, hogy melyik szállítási ágazat viheti a több árut. Az aktív dolgozók negyven százaléka a közlekedésben keresi kenyerét.

Az utóbbi években összesen negyven motorvonatot vásároltak a Ganz-MÁVAG-tól. Ezek a vonatok megnyerték az új-zélandi utasok tetszését. *Az utasok „kegyeiért" azonban a légi- és a buszközlekedés is verseng.* Azok szolgáltatásai magasabb színvonalúak, ezért sokan nem a vasutat választják.

Az új-zélandi vasutak létszámának tíz százaléka nő. Általában az irodákban és az utasellátás területén alkalmazzák őket. *Az idén képezik az első női mozdonyvezetőt.* A delegáció tagjai elmondották azt is, hogy náluk sem ritkák a vasutas dinasztiák. Generációk sora nőtt fel, dolgozott a vasúton, és ezt a munkát egy életre szóló hivatásnak tekintik.



A Francia Vasutasok Szakszervezetének főtitkárát fogadta Jakab Sándor, a SZOT főtitkárhelyettese

— **Kirándulás.** A tapolcai távközlő és biztosítóberendezési fenntartási főnökség kirándulást szervezett a Tapolcától öt kilométerre levő Feszenkó parkerdőbe. A vasutasok családtagjaikkal együtt sportoltak, szórakoztak.

— **Nyugdíjas aktivisták találkozója.** A budapesti és a miskolci területi szakszervezeti bizottságok nyugdíjas aktivistái találkoztak a közelmúltban Miskolcon. Kovács István, a miskolci tszb munkatársa köszöntötte a megjelenteket. A találkozó résztvevői megtekintették Miskolc-Tapolca Lillafüred nevezetességeit is.

— **Brigádok az öregekért.** A közelmúltban ünnepség keretében adta át Hernádi István, a miskolci igazgatóság vezetője azt a segélyt, amelyet az öregek éve alkalmából az igazgatóság szocialista brigádjai ajánlottak fel a kis nyugdíjból élőknek. A kommunista műszakokért kapott pénzből 30 ezer forintot adtak erre a célra.

— **Brigádok a Velencei tónál.** A gödöllői VI. gépesített mozgópályamesteri szakasz három szocialista brigádja, a közelmúltban buszkirándulást szervezett a Velencei-tóhoz. Agárdon töltötték a napot, fürödtek és szórakoztak.

— **Taggyűlés.** A celldömölki önálló nyugdíjas szakszervezeti csoport taggyűlést tartott, amelyen Tóth Sándor elnök ismertette az elmúlt évben végzett munkát, és meghatározta a teendőket. Utána Szabó István körzeti üzemfőnök tájékoztatta a nyugdíjasokat a gazdasági eredményekről. A vezetőség javaslata alapján 120 hetvenöt éven felüli tag kapott ajándékcsomagot.

— **Tetőcsere.** A tapolcai vontatási főnökség mozdonyjavító-csarnokának tetőszerkezetét a celldömölki építési főnökség újította fel. A hétmillió forint értékű beruházás megvalósítása után a mozdonyszerelők kényelmesebb körülmények között végezhetik munkájukat.

— **Kiránduló brigád.** A hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség József Attila szocialista brigádja augusztus 2-án kirándulást szervezett a Mátrába. A kedvező időjárást kihasználva, az értekezletet is a festői szépségű Mátrában tartották. A program Mátrakeresztes község megtekintésével fejeződött be.

— **Vetélkedő.** Tizenhét brigád részvételével rendezték meg a szocialista brigádok vetélkedősorozatának döntőjét Záhonyban. A győztes a Csanádi György brigád lett. Az első négy brigád jutalma észak-magyarországi kirándulás.

— **Tanszervásárlási segély.** A nagycsaládosoknak és a gyermeküket egyedül nevelő szülőknek Záhonyban 120 ezer forint segélyt adott a szakszervezet. Egy-egy család ötszáz, illetve ezer forintot vehetett át, ezáltal időben megvásárolhatták a szükséges tanszereket.

— **Népszerű vasutasklub.** Sátoraljaújhelyen mindig sok látogatója van a vasutasklubnak. A programban TIT-előadások, író-olvasó találkozók, kiállítások és sportversenyek is szerepelnek.

— **Névadó.** A miskolci MÁV KISZ-bizottsága augusztus 14-én, a Petőfi utcai anyakönyvi hivatalban névadó ünnepséget rendezett a körzeti üzemfőnökségen dolgozó tizenegy vasutas gyermeke részére. A bensőséges ünnepségen az édesanyák és a névadók virágot kaptak. A szülőknek a szakszervezet és a KISZ 600 forintos vásárlási utalványt adott ajándékba.

— **Konténerpályaudvar épült.** Nyíregyházán júniusban adták át rendeltetésének a több millió forint beruházással készült konténerrakodópályaudvart. A pályaudvaron gyorsabb a konténerek le- és felrakása ezáltal a Volán-tehergépkocsik kihasználása is javult.

Lakáscsere

Elcserélném váci, egy szoba komfortos, kertes, külön bejáratú, gazdasági épülettel, déli fekvésű MÁV-bérlakásomat budapesti egy szoba összkomfortos, vagy másfél, kétszobás tanácsi bérlakásra. Pest környéki és Vác—Budapest vonali is érdekel. Levélcím: Moravecz, 1137 Budapest, Pozsonyi út 14.

Elcserélném 60 négyzetméteres, két szoba, plusz étkezőszobás, komfortos MÁV-bérlakásomat 1,5—2 szobás tanácsi lakásra, esetleg családi házra, kizárólag MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: Budapest, XV., Lenin útja 16/d. fsz. 3. Hétköznap 17—20 óráig, vagy 7—14 óráig a 409-511 telefonszámon.

Elcserélnék Budapest, kertvárosi 3 szobás komfortos, 100 négyzetméteres MÁV-bérlakást 2 szoba komfortos vagy egy szoba, két félszobás, esetleg nagyobb másfélszobás komfortos tanácsi bérlakásra. Tájékozódás a 152-288 telefonszámon 18—20 óra között.

Elcserélném Ács állomáson levő MÁV-bérlakásom — amely nagyméretű három szoba, konyha, éléskamra, előszoba, fürdőszoba és pincéből áll, egy bekerített, zárt veteményes kert tartozik hozzá — Budapest közelében bármely fővonalon, vagy Budapesten levő másfél vagy kétszobás lakásra, MÁV-dolgozóval. Minden elfogadható megoldás érdekel. Cím: Györgyi Lajosné, 2941 Ács vasútállomás, felvételi épület.

Elcserélném 68 négyzetméteres tanácsi, két szoba plusz személyzeti, komfortos udvari, napos lakásomat kisebb méretű MÁV-bérlakásra vagy tanácsira. Érdeklődni lehet: Baranyai, 326-900/154 mellék.

Elcserélném Kőbánya, Harmat utcai lakótelepen, IV. emeleti, 54 négyzetméteres, kétszobás, telefonos panellakásomat vasutas dolgozóval egy szoba komfortos, illetve garzon tanácsi lakásra Budapest területén. Levélcím: Budapest, Egressy u. 133. sz. I. 2. 1141. Krajnovics Márton.

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvarnál levő kétszobás, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat hasonló méretű kertes, vagy kert nélküli nagyobb lakásra. Érdeklődni: Kormáné, Bp. VIII., Kerepesi u. 1. sz. VIII. ép. I. 30.

Pályamunkások délidőben

A közeli falu harangja delet kongatott. Polyák András előmunkás megnézte a duplafedelű, kétmozdonyos Doxa órát és így szólt:

— Dél van legények. Ebédszünetet tartunk.

Tüzet raktunk és szaporán forgattuk a nyársra tűzött szalonnát a parázson. Négyen ültünk a tűz körül. A csapatban nyolcan, a közelben levő nyírségi faluból valók voltak, nekik az asszonyok meleg ebédet hoztak. Hatan meg hagymával ették a tenyérnyi széles, hófehér sózott szalonnát. Amikor megsült a szalonnánk, mi is a többiekhez húzódtunk. Az asszonyok is sorra érkeztek az étellel. A menyecskék pár lépést arrébb húzódtak tőlünk. Mindig akad mondani való egymásnak, minek hallják a többiek.

Jól benne voltunk az ebédelésben, amikor az örökös tréfacsináló, *Vadas Gyuri* megszólalt.

— *Azt nem értem, hogy egy ilyen kákabélű ember, mint ez a Miska* — mutat barátjára, Tikos Mihályra —, *hogy tud ennyit enni?* Emlékeztek? — fordult kacsintva a többiek felé —, az a másik asszony is micsoda finom ebédet hozott neki és most meg ihin van ni, egy újabb ebédet is be bír vágni. Hallod komám — fordult vissza Tikosék felé halálos komolyan — téged is inkább . . .

Befejezni már nem tudta a mondókáját, mert a menyecske, mint akit kígyó csípett meg, felugrott, kikapta Tikos Miska kezéből a villát és elkezdte a szentenciát:

— *Nem szégyelled magad te lator? Hát te a szeretődet is kosztoltatod magad? Na, hogy a nyavaja essen beléd, akkor egyél eztán is annál a . . ., de aludni is oda menj, mert én be nem engedlek a házba, az hótbiztos!*

— Ne bomolj mán Julis. Hát nem látod, hogy csak viccel ez a kelekótya? Hát nincs nekem senkim . . .

— *Nekem ne beszélj!* — hurrogja le férjét a dühös menyecske — *mán rég tudom, hogy a Varga Böske után koslatsz! Hiszen mindenki beszéli a faluban, hogy ő volt a szeretőd legénykorodban. Hát eridj, oszt lakjál vele!*

Mi csak néztük a jelenetet elhülve, bámulva a kipirosodott asszonykát, s nem tudtunk meg sem szólalni a meglepetéstől. Vadas Gyuri meg úgy úgy röhögött, hogy lehemperzőzött a töltés oldaláról. Hanem, amikor a házastársak között csend lett, akkor vette észre, hogy ez már több kettőnél és közbeszólt:

— Ne vacakolj mán Julis. Hát kérdezd meg a többieket — mutatott ránk —, hogy nem volt itt Miskánál senki. Add csak vissza a lábost, hogy egyen tovább, mert messze van még az este és itt hal meg neked éhen, s akkor csakugyan elmegy tőled, de örökre . . .

— *Ne mentegesd te ezt a jómadarat! Tudok én mindent! Engem nem fogsz te sem, se más kiröhögni!*

Összekötötte az ételhordókendőt és elviharzott.

— *Na, ezt jól megcsináltad te bolondistók. Ez be nem enged a házba este, ha megfeszülök se.* Hát mán ha megcsináltad a bajt, hozd is rendbe a dolgot. Most pedig addj enni, mert csakugyan itt veszek éhen . . .

— A fene se tudta, hogy komolyan veszi a te Julisod. Tudhatod, hogy én nem akartam bajt csinálni. Gyere edd meg a porciódat.

Miska eközben fűzi tovább a szót . . .

— *Igen, de azt azért meg kell gondolni, hogy kivel viccel az ember, mert nem mindenkivel lehet.* Ezzel — int fejével az asszony után — nem lehet. Félt ez mindenkitől és mindentől, tán még attól a krampácstól is — nézett a sínek mentén hagyott szerszámra. — Ilyet te még nem láttál, akár egy hárpia.

— Ne haragudj Miska, nem tudtam. Na, majd este elmegyek hozzá, beszélek vele és rendbe teszem a dolgot. De te ma ne menj haza. Aludj anyádéknál. Ne félj semmit, holnap hozza az abédet újra, de ha elfogadod tőle, azzal a krampáccsal verem szét a fejed! Meg kell az ilyet tanítani.

Másnap kíváncsian vártuk a delet, vajon hoz-e a fiatalasszony ebédet Tikos Miskának?

Reggel a két jóbarát együtt jött dolgozni. Békésen szívták a cigarettájukat. Beszélgettek. Inkább Vadas Gyuri beszélt, Tikos Miska csak bólogatott a fejével néha-néha el-elmosolyodva. Látszott, hogy nagy volt az egyetértés közöttük. Aztán húztuk az ócska talpfákat a kibontott kavicságyból és helyükre újak kerültek, majd felcsendült az aláverés közti, krampács-sín-ütemes zenéje . . .

Eljött a dél. Mi négyen, mentünk szalonnát sütni. A többiek bontották a tarisznyát. Titkos Miska is. Jövögetni kezdtek az asszonyok. Köztük volt Titkosné, született *Boros Julis* is. Figyeltük, hogy mi lesz? Hiszen az asszony láthatta, hogy Miska jóízűen falatozik a tarisznyából és nagyon elmerülve beszélget Vadas Gyurival.

Julis köszön:

— *Jó napot.*

Gyuri és Miska fogadják, mert ez a tisztesség. Gyuri felál, hogy arrébb menjen.

— Maradj csak Gyuri, mindjárt befejezem az ebédet, oszt megbeszéljük azt a dolgot . . .

— *Ebédet hoztam, Mihály* — szólal meg halkan Julis. — *Este ott volt Gyuri és megmagyarázta . . .*

— Nem érdekel, hogy Gyuri mit magyarázott — vágta el az asszony beszédét Mihály — Csukva volt a ház? Mi?

— Igen, de azért . . .

— Azért, mert itt mindenki előtt kimondtad tegnap, hogy kicsuksz a házból. Köszönöm az ebédet. Nincs rá szükségem! Érted? Viheted vissza! — Felállt és odament Vadas Gyurihoz. Az asszony meg csak állt és megindult a könny a szeméből Gyuri megsajnálta és odalépett hozzá.

— *Ejnye, ejnye Julis, hát csak nem fogod itt itatni az egereket?* Na ne rijj mán. Majd lecsillapul a Miska. Szó, ami szó, tegnap nagyon csúnyán lehordtad mások előtt a hites uradat?! Pedig tudod te jól, hogy Miska rendes ember. Téged vett el nem? Te meg azért mentél hozzá, mert szereted. Megette a fene azt a házasságot, ahol akár az embert, akár az asszonyt félteni kell. Hát máskor jól gondold meg mit beszélsz és ne a pletykára, hanem a szívedre és az eszedre hallgass, akkor sohasem lesz baj köztetek. Menj, most szépen haza, de este nyitva legyen a ház kapuja.

— *Tárva-nyitva lesz* — mondta szipogva és elindult haza . . .

Harmadik nap aztán Tikos Miska is újra meleg ebédet evett, mégpedig közös tálból a feleségével.

Bíró László

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Budapest VI., Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229-872
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lap- és Könyvkiadó
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 — 11 859
82—3938. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVI ÉVFOLYAM, 19. SZÁM | ÁRA: 1,30 FORINT | 1982. SZEPTEMBER 20.

A tartalomból:

Megoldásra váró javaslatok *(3. oldal)*

A Balaton északi partján *(4. oldal)*

Nagy erőpróba előtt a vasút *(5. oldal)*

Fáradtság, front... *(6. oldal)*

Tettekkel politizálni

„A politika nemcsak a Központi Bizottság és a kormány dolga egyedül, hanem mindenkié ebben az országban, aki dolgozik, tisztséget visel, aki emberekkel, vagy emberekért dolgozik, emberek sorsa függ tőle. Ez ugyanakkor határozott, gondos, felelős vezetést követel minden poszton, olyan határozott, gondos vezetést, amely biztosítja a tisztességes alkotó munkát, a többletteljesítmény érvényesítésének feltételeit és lehetőségeit, ugyanakkor meg is követeli azt.” E két mondat a közelmúltban hangzott el Pécsett, a bányásznap központi ünnepségén, ahol *Marjai József*, a Minisztertanács elnökhelyettese szólt az időszerű teendőkről. Ama gondokra és lehetőségekre utalt, amelyek meghatározzák a magyar gazdaság és a magyar társadalom további útját, fejlődésünket a mind nehezebb körülmények között.

Hozzáedződtünk immár ahhoz, hogy ellentétben a korábbi évtizedek gyakorlatával, elsődlegesen ne eredményeinkről halljunk, hanem a nehézségekről. Azokról a zökkenőmentes haladást gátló tényezőkről, amelyek részint a világméretű válságból, a gazdasági gondokból és a politikai feszültségekből adódnak, másrészt amelyek felszínre hozták és érzékelhetővé tették gyenge pontjainkat, fogyatékosságainkat. Hiszen, ha a nehézségek csak a tőlünk független hatásokon múlnának, nem volna értelme beszélni róluk. Megpróbálnánk „szélárnyékba” húzódni, s türelmesen várni, amíg számunkra ismét kedvezőbbé válnak a külső feltételek. Ám, aki lát és figyel, az tudja: *nem erről van szó. Ma tettekkel kell politizálnunk, s a tennivalókból valamennyiünkre hárul több-kevesebb.*

Hadd idézzük ismét a már említett beszédet: „Amit mi az ország politikai, gazdasági stabilitásának, nemzeti egységének — jó közérzetének — nevezünk, az a társadalom közös tevékenységén alapul. Ez a legnagyobb hozzájárulásunk a nemzetközi viszonyok javításához, ezzel hathatunk a legnagyobb mértékben.” Hatás és kölcsönhatás — e két tényező nemcsak az országok közötti gazdasági kapcsolatokra érvényes. Mindennapok munkája — sikere és fiaskója — figyelmeztet: *egymásra vagyunk utalva, s senki nem számolhat azzal, hogy amit ő nem végez el, azt elvégzi majd valaki más helyette.* Gyakran elhangzott már: nincs „fent” és „lent”. Egy cél szolgálatában cselekszünk, s eközben senki sem várhatja el, hogy a gondfelhőket az ország, vagy a vállalat vezetői elhessegetik, miként egyetlen vezető sem tételezheti föl, hogy világos program és megfelelő feltételek nélkül eredményesen lehet dolgozni.

A gazdasági élet szinte minden rezdülését szeizmográfként jelzi a vasút. Ha gondok vannak másutt, azt érzékeljük a szállításban, az anyagellátásban, partnereink őszinteségében, vagy a nyílt szó hiányában. Az idei, nehéz esztendő is kínálna számunkra megannyi kibúvót — ám ezekre nem hivatkozhatunk. *Az adott feltételek között célszerű megtalálni a legjobb megoldást, s arra törekedni, hogy ne legyenek veszteségeink (vagy az esetleges veszteségeket minél csekélyebbre mérsékelni).* Hasonló témákról hallhattunk azon az aktívaértekezleten is, amely az őszi csúcsforgalomra való felkészülés miként jét vitatta meg. Tudósításunkban erről részletesen hírt adunk lapunkban. Ám a lényegről essék szó itt, oldalélen is: *a korábbiakkal szemben az őszi forgalom sikere az idén a vasutasságnak nemcsak becsületbeli ügye, hanem jelentős gazdálkodási erőpróba is.* Puszta létünknek, a zavartalan vállalati működésnek, dolgozóink anyagi boldogulásának meghatározó tényezője... Lám, miként rímelnek e megállapítások az országos tennivalókra-gondokra.

Ma még csak feltételezzük, de pontosan nem tudjuk, milyen nehéz feladatok elé állítanak bennünket a feltehetőleg torlódó export-, import- és tranzitszállítások. De alakuljon bárhogy is a helyzet, legyen a megszokottnál több — vagy akár kevesebb — a tennivalónk, *munkánk akkor válik gazdaságossá, ha valóban előtérbe kerülnek az oly gyakran említett minőségi tényezők.* Ha a korábbiaknál pontosabban — még helyesebben: pontosan! —, gyorsabban fuvarozzuk az árut oda, ahová kell. S ha nem a gátló tényezőkre, a minden bizonnyal fellelhető kibúvókra hivatkozunk majd, hanem a megoldást keressük.

A szállíttatók érdekében? A vasút érdekében? Valamennyiünk érdekében. Utóvégre ez a népgazdaság érdeke.

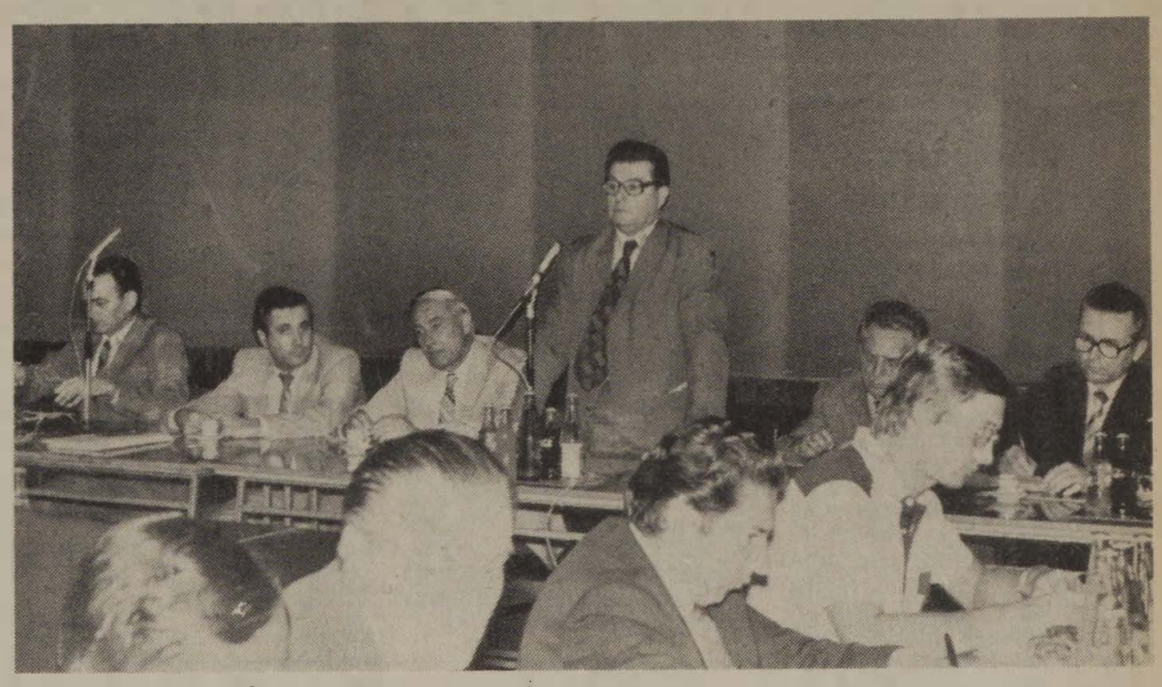
F. T.

Aktívaértekezlet a MÁV Vezérigazgatóságon

Nagy erőpróba előtt a vasút

Kevesebb költséggel többet szállítani + Szót érteni a fuvaroztatókkal

Pullai Árpád felszólalása



Szücs Zoltán, a MÁV vezérigazgatója megnyitja az értekezletet

(Laczkó Ildikó felvétele)

Szeptember 9-én, a MÁV Vezérigazgatóság konferencia termében — az eddigi hagyományokhoz híven — aktívaértekezletet rendeztek, amelynek témája az őszi forgalomra való felkészülés, a legfontosabb teendők számbavétele volt. *Szücs Zoltán* vezérigazgató köszöntötte a megjelenteket, köztük *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi minisztert, *Koszorús Ferencet*, a vasutas-szakszervezet főtitkárát és *dr. Móró Istvánt*, a VI. kerületi pártbizottság első titkárát.

Az aktívaértekezlet résztvevőit — az igazgatóságok gazdasági, társadalmi vezetőit, az üzemfőnököket és a területi szakszervezeti bizottságok titkárait *Mészáros András* vezérigazgató-helyettes tájékoztatta a MÁV jelenlegi helyzetéről és a tennivalókról.

Elöljáróban megjegyezte, hogy az idei őszi forgalom minden eddiginél nagyobb erőpróbája lesz a vasutasoknak. Emiatt a célkitűzések is módosultak, *hiszen nem elég a felkínált árut csak elszállítani.* Az elkövetkezendő időben a határidők pontosabb betartásával és az eddiginél lényegesen kevesebb ráfordítással érhetünk csak el jobb eredményt. A vasút idei első félévi áruszállítási teljesítménye ugyanis 5,5 százalékkal (3,5 millió tonnával) maradt el a tervtől és az előző év hasonló időszakától is. Az el nem szállított 3,5 millió tonna áru egyenlő egy vasútigazgatóság negyedéves, vagy egy üzemfőnökség egész évi áruszállítási teljesítményével.

A vezérigazgató-helyettes ezután ismertette a szállítás egyéb mutatóit is. Az exportszállítás 12, a tranzitszállítás pedig több mint nyolc százalékkal kevesebb a tavalyi első félévinél. Sajnos a minőségi mutatók is rendkívül kedvezőtlenek. *A teherkocsi-forduló idő több mint nyolc százalékkal romlott.* A fuvaroztatók rendelkezésére nem bocsátott, azaz a ki nem állított kocsik mennyisége húsz százalékkal emelkedett. Tizenkét százalékkal nőtt a géprevárások száma is. A nemzetközi kocsigazdálkodást tükröző statisztikánk szintén kedvezőtlen.

Mindennek következménye: hat hónap alatt a tervezettnél egy milliárd 161 millió forinttal kevesebb az áruszállítási bevétel!

Mészáros András ezután szólt a szállítási szükségletekről is. A második félévben

(Folytatás az 5. oldalon)

Szolidaritási bélyegakció

Eredményes a szolidaritási bélyegakció szervezése a szombathelyi területi szakszervezeti bizottság irányítása alá tartozó alapszervezeteknél. Szeptember elejéig a nyugatdunántúli vasutasok közel 224 ezer forint értékű bélyeg megvásárlásával támogatták rászoruló munkástestvéreiket. Az egy főre jutó bélyegeladás 23,54 Ft-ot tesz ki.

A szolidaritási bélyegakció még nem fejeződött be. Több alapszervezet ugyanis ismételten igényelt bélyeget.

A vasút augusztusi szállítási teljesítménye

10 millió 623 ezer tonna áru és 23 millió 349 ezer utas

A vasút augusztusi áruszállítási teljesítményét — az előző hónapokhoz hasonlóan — csökkenő tendencia jellemezte. A vasúton fuvarozott áruk mennyisége *10 millió 623 ezer tonna volt*, amely a tavaly augusztusinak 98,3, a tervezett értéknek pedig csak 93,7 százaléka.

Augusztusban az exportszállítások alakultak a legkedvezőbben. Az elszállított 1 millió 37 ezer tonna export a bázisértéknek 110,9, a tervezettnek 108 százaléka volt.

A belföldi forgalomban elszállított áruk mennyisége 100,4, illetve 96,1 százalékos volt. A legfontosabb áruféleségek közül csupán szénből szállított 7 százalékkal többet a vasút, a tavalyi mennyiségnél. Kőből 1,6, kavics-homokból 1,5, cementből 8, cementgyártmányokból pedig 7 százalékos volt a lemaradás. Műtrágyából a tavaly augusztusival azonos mennyiség került vasúti feladásra.

Az élő és romló küldemények belföldi forgalma csökkent az elmúlt hónaphoz viszonyítva, az exportforgalom viszont jelentősen emelkedett. Az import áruforgalomban 1 millió 526 ezer tonna árut szállított a vasút, *amely csak 90,1, illetve 86,8 százaléknak felel meg.*

A tranzitforgalom továbbra is alacsony, az elmúlt évinek csupán 92,1, a tervezettnek 82 százaléka volt.

Meg kell jegyezni, hogy mindkét nemzetközi forgalmat elsősorban a nemzetközi piaci helyzet, másodsorban a határátmenetekben kialakult átadási-átvételi nehézségek kedvezőtlenül befolyásolták.

Az áruszállítás minőségi mutatói közül, a statikus terhelés alakult a legkedvezőbben. Az egy vasúti kocsiba berakott átlagos árusúly 30,22 tonna volt, amely a bázisnál és az előző havi értéknél is magasabb. Ennél kedvezőtlenebb volt a teherkocsik időbeli kihasználása, s a kocsiforduló idő. *Értéke a tavaly augusztusi 4,31 napról 4,54 napra emelkedett*, az előző júliusi havi 4,80 napos értéknél viszont alacsonyabb.

A tehervonatok menetrendszerűsége 0,4 százalékkal javult. Igen jó volt a tehervonati mozdonyok napi haszonkilométerben kifejezett teljesítménye is. A villamosmozdonyoknál 3,6, a nagy teljesítményű dízelmozdonyoknál 2,1, míg a kis teljesítményű dízelmozdonyoknál 2,9 százalékos emelkedés tapasztalható az 1981. évi augusztusi hónaphoz viszonyítva.

Becsült adatok szerint, *a vasút augusztusban 23 millió 349 ezer utast szállított*, ami a bázishoz viszonyítva 99,9 százalékos, a tervhez képest 88,3 százalékos teljesítménynek felel meg. Az utaskilométerben kifejezett személyszállítási teljesítmény várhatóan 99,9 százalékos, illetve 98,6 százalékos lesz.

A személyszállító vonatok menetrendszerűsége 95,6 százalékról 96,3 százalékra emelkedett. Ezen belül jelentősen javult a nemzetközi személyszállító vonatok menetrendszerűsége.

Félévi újítási mérleg

Több mint 2400 javaslat, hetvenmillió forint haszon

Az idei első félévben a MÁV-nál 4509 újítási javaslatot nyújtottak be, amely 444-gyel volt több az elmúlt év hasonló időszakánál. A bírálók 2421 javaslatot fogadtak el, és 2300-at már bevezettek. *Az újításokból származó haszon eléri a hetvenmillió forintot.*

A KPM által tavaly hirdetett újítási verseny „A” és „B” kategóriájában a MÁV első helyezést ért el. Mint a statisztikai adatok is bizonyítják, tovább fejlődött az újítómozgalom. Ez többek között annak is köszönhető, hogy a főnökségek rendszeresebbé tették az újítási tanácskozásokat, amelyeken megvitatták a tennivalókat, tanácsokat, felvilágosítást adtak a mozgalommal kapcsolatos tudnivalókról a dolgozóknak. Az újítási hónapok és ötletnapok is alkotásra inspirálták a vasutasokat.

A MÁV idei 615 újítási feladattervéből 221-re nyújtottak be javaslatot, amelyből végül 95-öt már újításként bevezettek. Jó gyakorlat, hogy a főnökségek, szolgálati helyek a feladatok megoldására előzetes újítási szerződést kötnek a szocialista brigádokkal. Ezeken a szolgálati helyeken a feladatok 40—60 százalékát sikeresen megoldják.

A MÁV-nál az újítómozgalomban *az első félévben több mint 6200-an vettek részt.* Az újítók 62 százaléka munkás.

Gy. B.

A dél-alföldi megyékben megkezdődött a répakampány

A szegedi vasútigazgatóság dolgozóinak szeptembertől december végéig 4,4 millió tonna árut kell elszállítani. A legnagyobb feladatot a cukorrépagyárakba való fuvarozása jelenti. A zavartalan répaszállítás érdekében az igazgatóság és az érintett cukorgyárak vezetői az elmúlt hetekben értekezleteken egyeztették a soron levő feladatokat, s egyúttal meghatározták a tennivalókat. Így döntöttek arról, hogy honnan, milyen vonatokkal továbbítják a répát, a feldolgozáshoz még szükséges adalékanyagokat, a mészkövet és a kokszot miként küldik a gyárakba. Megegyeztek a feldolgozás után kikerülő cukor, melasz és répaszelet folyamatos szállításáról is.

Az előzetes felmérések alapján az idei kampányban, amely szeptember 1-én indult és várhatóan jövő év január közepéig tart, *a szegedi vasútigazgatóság területéről a tavalyinál 200 ezer tonnával több, mint 1 millió 300 ezer tonna cukorrépát terveznek vasúton elfuvarozni.* Az elfuvarozandó mennyiséget 37 állomáson rakják be és öt cukorgyárba továbbítják. Sajnos a berakóhelyek száma az előző évekhez viszonyítva nem csökkent, így az idén is meg kell küzdeni a területi szétszórtsággal járó nehézségekkel. A feladásra kerülő cukorrépa egy részét az igazgatóság területén levő két gyárban, *Sarkadon* és *Mezőhegyesen* dolgozzák fel.

Az idei szezon első répavonatait szeptember 1-én indították útnak *Szolnokra* és *Mezőhegyesre.* A két gyárba már az első napon három vonattal küldtek feldolgozásra az „édes” áruból. Másnap, Solt térségéből is megindult a szállítás.

Rekonstrukció közben

Szakszervezeti élet a MÁV-kórházban

Még javában tart a MÁV-kórház rekonstrukciója. Ez a folyamat meglehetősen sok kényelmetlenséggel jár együtt. Az ott dolgozók azonban türelmesek, megértőek, hiszen tudják, ha a rekonstrukció befejeződik, mindenki kedvezőbb körülmények közé kerül majd. De addig még sok akadály nehezíti a munkát.

— *Ahogy halad a rekonstrukció, úgy bontják le sorban a szociális létesítményeket* — mondja *Vámos Lászlóné*, a szakszervezeti bizottság titkára. — A gazdasági vezetőkkel közösen igyekszünk — átmenetileg is — ezek helyébe más helyiségeket biztosítani. A folytonos módosítás, épületátalakítás már fárasztó, de ez az egyetlen megoldás, *hiszen a mosdók, öltözők nem nélkülözhetők még átmenetileg sem.* Ez főként a kórházat érinti. A rendelőintézetben ilyen gondunk szerencsére nincs. De a kórház mosodájának például már ebben az évben el kellene készülnie. Ez a terv azonban csak jövőre válik valóra.

A mosodában nehéz a munka

— És addig milyen körülmények között dolgoznak az emberek?

— Nemrég a Közegészségügyi Intézet megvizsgálta a mosodai munkafeltételeket. Túlságosan magas a páratartalom és a hőmérséklet. Nem csoda tehát, hogy kevés ezen a munkahelyen a létszám. *Legalább 44 ember munkájára volna szükség és mindössze 22-en dolgoznak ott.* A kedvezőtlen munkakörülmények miatt mintegy 10 százalékos melegségi pótlékot kapnak. Csak túlórával képesek ellátni intézményünket tiszta textíliával. Nemegyszer mondják az ott dolgozók, hogy valójában már nem is a több pénzre, hanem egy kis pihenésre, kevesebb erőfeszítésre vágynak.

Mint kiderült, *a húszegynéhány ember havonta 500 mázsa szennyest mos és vasal.* Nem csoda, ha türelmetlenül várják már az új mosoda felépülését, ahol a nagyarányú gépesítés pótolja majd a hiányzó munkaerőt és emberibb körülményeket teremt az ott dolgozók számára. A mosodához hasonló körülmények között dolgoznak a konyha és a lakatosműhely dolgozói is.

Ezekről a gondokról számos fórumon beszéltünk már. Az idén először megrendezett szakszervezeti napokon vezetők és beosztottak közösen keresték az áthidaló megoldásokat. A nehezebb körülmények között dolgozó közösségek több prémiumot kapnak.

Orvosok, ápolók és asszisztensek

— Hogyan működik a bizalmihálózat?

— A kórházban a 27 bizalmi közül hatan orvosok, a többiek ápolók, vagy asszisztensek. A fiatal orvosok nagyon elfoglaltak. Szakvizsgára készülnek, tudományos munkát végeznek. Érthető tehát, hogy közülük csak kevesen vállalnak társadalmi munkát. De ez a helyzet azt is példázza, hogy a bizalmiak többnyire a beosztottak közül kerülnek ki. Igen felkészültnek, rátermettnek kell lenniük, hogy véleményüket el merjék mondani. A premizálás, jutalmazáskor mindig akadnak véleménykülönbségek. *Az üzemi demokrácia mind teljesebbé válásához a lehetőségek adottak, csak élni kell velük. Hogy mennyit tudnak megvalósítani az elvekből, az mindenkor az adott közösségtől függ.*

Évente 152 ezer 500 forintot fordítanak segélyezésre. Tavaly mintegy 300-an kaptak szakszervezeti segélyt. *Az szb döntése alapján 500 forintnál kevesebb összeget nem adnak.* Ebben a hónapban összesen 23-an részesülnek 17 500 forint anyagi támogatásban. Arra törekszenek, hogy azok kapják a segélyt, akik valóban rászorulnak.

Virág Lászlóné 1964-ben került a MÁV-kórházba. Klinikai, kémiai szakasszisztens. Csaknem 18 esztendeje bizalmi. Lelkiismeretesen végzi társadalmi feladatát. *Vele már az is előfordult, hogy nem írta alá a gazdasági vezetők által javasolt jutalomelosztási tervezetet.*

— Milyen következménye lett ennek?

— *Eleinte meglepődött a főnököm, hogy ellentétes a véleményünk és élek a jogkörömmel. Ám az szb-titkár is a segítségemre sietett. Végül is nekem adtak igazat.* De mindezt kulturáltan intéztük el. Ma is zavartalanul dolgozunk együtt. De ha úgy adódna, hogy a kollektíva ismét másként látja, mint a vezető orvos, akkor újra harcolnék az érdekeinkért.

Akinek nem teher a bizalmi munka

— Milyen problémákkal fordulnak az emberek a bizalmihoz?

— A legkülönbözőbb kérésekkel állnak elő. Van, aki a gyermekét szeretné bölcsődében elhelyezni, mások házépítési gondok enyhítésére kérnek segítséget. Az az igazság, hogy számos magánjellegű probléma is szóba kerül. Akad köztük olyan is, amikor nem várnak konkrét segítséget, csak megkönnyebbülnek, ha valakinek elmondhatják. *Bevallom számomra nem teher ez a munka. Inkább élvezem. Színes, izgalmas feladat, és jó érzés, hogy bíznak bennem.*

Szirt Györgyné, a reumaosztály gyógytornásza is bizalmi. Elmondása szerint a gyógytornász olyan különleges lény, aki se nem orvos, se nem nővér és mégis a kórházhoz tartozik. De igazából ebből a megállapításból egy kis panasz csendül ki. Ha nehéz is pontosan elhelyezni ezt a beosztást a kórházi ranglétrán bizalmi funkciójával, mégis olykor mindenkinél fontosabb feladatot lát el.

— A vezetőmmel már 18 éve dolgozom együtt. Ez idő alatt mindig mindenben támogatott, segítette a munkámat. Ha volt esetenként vita, véleménykülönbség a jutalom elosztásánál, azt mindig sikerült egyeztetni. *Számomra az üdülés okozza a legnagyobb gondot. Meglehetősen kevés beutalót kapunk, viszont amióta egyre költségesebb a nyaralás és egy család kétheti pihenése már tetemes összeget igényel, mindenki beutalót szeretne.*

Közben Vámosné elém teszi a listát, ami csak erősíti a gyógytornásznő szavait. *Valóban egy-egy beutalóra nem ritka, hogy 20—25-en is pályáznak.* Ezért körültekintő munkát kíván az igazságos elosztás.

Zajos tornaórák

— Most a munkakörülményeink igen rosszak — folytatja Szirtné. — *A fizikoterápiás tornaterem előtt fúrnak, faragnak, kopácsolnak. Iszonyú a lárma.* Egész nap kiabálok, hogy értsék is a betegek, amit mondok. A zajos tornaórák őket is iritálják, de ahogy gyógyultan hazamennek, gyorsan elfelejtik a fülsüketítő zajos emlékeket. Én viszont maradok. Már valamennyien nagyon várjuk, hogy befejeződjön a rekonstrukció.

— Nálunk évek óta be vannak szögelve az ablakok — veszi át újból a szót Virágné. — A kémiai laborban viszont olyan vegyszerekkel dolgozunk, amelyek ártalmasak az egészségre, tehát jó volna időnként szellőztetni, de az egyszerűen lehetetlen. Azt hiszem a mi problémánkat is csak a rekonstrukció oldja meg. Addig pedig szükség van még a mi türelmünkre.

— csik —

Program az üzem dolgozóinak

Nyáron sem volt uborkaszezon a szolnoki járműjavító művelődési központjában

A szolnoki járműjavító művelődési központjában nyáron sem volt uborkaszezon. Az intézmény programot adott az üzem dolgozóinak és a környék lakóinak, diákjainak. A társadalmi aktivisták segítségével jól működnek a különböző klubok és szakkörök.

Azon a napon, amikor Szolnokon jártunk *D. Nagy János*, az intézmény igazgatója szabadságra készült. Irodájában egymásnak adták a kilincset a társadalmi aktivisták. Stencilezett ismertető járt kézről kézre. Rajta hazánk nevezetességeivel kapcsolatos kérdések sorakoztak. Arról van szó, hogy a szocialista brigádklub *havonta több kirándulásra, országjárásra csalogatja a tagságát*, és most a vezetőség — együtt a tagsággal — úgy határozott, hogy háromfordulós vetélkedő keretében arról is számot adnak, hogy mire emlékeznek a látottakból.

— *Nagyon népszerűek a szocialista brigádklub rendezvényei* — mondja *Kiss Gyula*, a klub vezetője. — Rendszeresen kirándulásokat szervezünk hazánk legszebb tájainak megtekintésére és a szomszédos szocialista országok megismerésére. A klubot több mint ezren látogatják.

A klub rendezvényein szívesen látott vendégek a családtagok és a környék lakói is. Nagy érdeklődés előzi meg a politikai fórumokat és a különféle kerekasztal-beszélgetéseket. A klubban lehetőség van arra is, hogy az üzem dolgozói bemutathassák a szabad időben készített alkotásaikat. Nagysikerű kiállításokat szerveztek a képzőművészeti alkotásokból, bélyeg- és éremgyűjteményekből.

A művelődési központban működő klubok közül *már országos hírnévre tett szert az amatőrfilmesek csoportja.* Eddig öt alkalommal rendeztek országos amatőrfilm-fesztivált. Fennállásuk tízéves jubileuma alkalmából *KISZ-díjat* kaptak. A klub tagjai megörökítik többek között a város és a megye nevezetességeit, az ott élő művészek életét.

A szolnokiak büszkék az üzem férfikórusára, amely tavaly volt 105 éves. Evente 40-45 alkalommal lépnek közönség elé. Tavaly az együttest *az Országos Béketanács Emlék*-plakettjével tüntették ki. Minősítésük: Fesztivál fokozat, diplomával.

A művelődési intézmény 15 ezer kötetes könyvtára sem csupán a járműjavító dolgozóié. Járnak ide diákok és a szomszédos utcák — főként vasutas — lakói is. Újabban lehet itt zenét is hallgatni, sőt aki úgy kívánja, a kedvelt zeneművet átjátszhatja a saját magnójára is. Ebben a házban találnak második otthonra a környék iskolásai, sőt az óvodások is. Az előbbiek a kötelező olvasmányaikhoz kapnak szemléltetést filmek formájában, az ovisok pedig mesefilmeket nézhetnek.

K. L.

FELHÍVÁS

A Szocialista Kultúráért címmel kitüntetett Törekvés Táncegyüttes felvételt hirdet úttörő- és ifjúsági táncegyüttesébe. Az úttörőcsoportba nyolcéves kortól, az ifjúsági együttesbe pedig tizennégy éves kortól jelentkezhetnek az érdeklődők.

Jelentkezni lehet október 10-ig, a vasutas szakszervezet zeneiskolájában. Cím: Budapest VII., Rózsa Ferenc út 22. A jelentkezőket hétfő, szerda és pénteki napokon 18 és 21 óra között várják. Felvilágosítást a 424-128-as telefonszámon adnak.

Vasutasok Szakszervezete
Országos Művelődési Központja

Eszperantó világkongresszus Antwerpenben

Újabb megbízást kapott dr. Ferenczy Imre vasúti főorvos

A közelmúltban fejeződött be a belgiumi Antwerpenben a 67. eszperantó világkongresszus. Az egyre jobban elterjedő nemzetközi nyelvet 51 országból 1900-an képviselték. Az egy hétig tartó eseménysorozaton jelen volt *dr. Ferenczy Imre*, győri MÁV üzemi főorvos, aki az UMEA (Orvosegészségügyi Eszperantó Világszövetség) európai titkári tisztét is ellátja. Élményeiről, tapasztalatairól egy délelőtti rendelés után beszélgettünk Győrben:

— *Miről tanácskoztak a kongresszus résztvevői?* — kérdeztük *dr. Ferenczy Imrét.*

— Plenáris és szekcióüléseken vitattuk meg elsősorban az időskorúak és az ifjúság helyzetét. Megvizsgáltuk az idős korosztály eszperantó mozgalmon belüli lehetőségeit és azt, hogy a nemzetközi nyelv milyen módon bővítheti, segítheti az idős emberek művelődését, nemzetközi kapcsolatait. Megvitattuk az eszperantónak a turizmusban betöltött szerepét, további lehetőségeit.

— *Milyen szakmai tanácskozásokon vett részt?*

— Mint orvos és az UMEA titkára én vezettem a világszövetségünk értekezletét és beszámolót tartottam az UMEA elmúlt évi tevékenységéről — folytatta tovább. — Elmondottam, hogy az utóbbi néhány évben különösen a szocialista országokban tapasztalható nagy érdeklődés az egészségügyi dolgozók körében a nemzetközi nyelv és a mozgalom iránt. *Bulgáriában nyolc szakcsoport működik, Csehszlovákiában Sano (Egészség) címen folyóiratunk jelenik meg. Az NDK-ban nemzetközi összefogással orvosegészségügyi szakszótár készül.*

— *Miről tanácskoztak a vasutasok?*

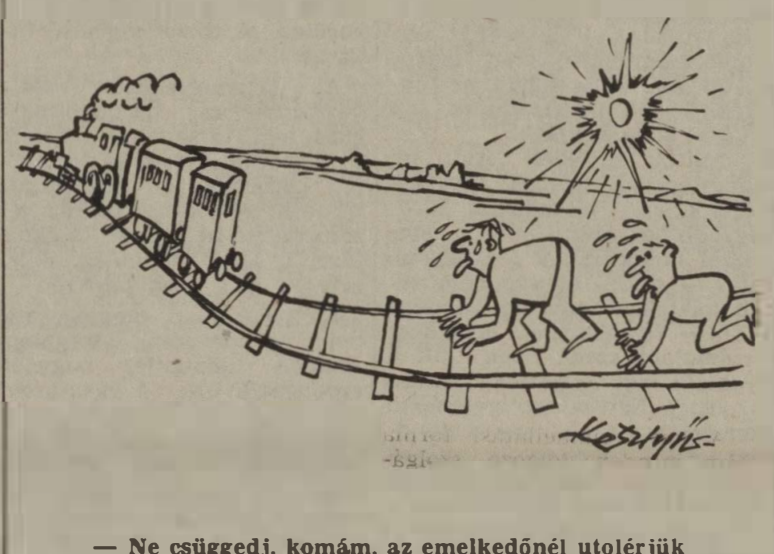
— A vasutasok tanácskozásán *Gulyás István*, a Vasutas Eszperantó Szakosztály elnökhelyettese számolt be a tavasszal Balatonfüreden tartott 34. IFEF kongresszusról. Ezt követően a tanácskozás részvevői *Per Egen*, az IFEF alelnökének az előadását hallgatták meg *„A vasutak és az eszperantó, mint vasutas szaknyelv"* címmel. A vasutak fejlődése, a nemzetközi kapcsolatok szükségessé teszik, hogy a vasúti személyzet anyanyelvén kívül más nyelveket is ismerjen és munkájában hasznosítson.

— *Egyéb rendezvények?*

— Jelentős művészeti eseménye volt a világkongresszusnak a Budapesti Eszperantó Színház előadása. E műsorban szerepelt többek között *Pécsi Ildikó, Hacser József* és *Fülöp Zsigmond* is, akik természetesen eszperantóul adták elő műsorukat. A kongresszus nagy eseménye volt az Antwerpenben tartott bankett és nemzetközi bál. A rendezvény küldötteinek egy csoportját fogadta a város polgármestere is.

Dr. Ferenczy Imre végezetül elmondotta, hogy *jövőre, július 30. és augusztus 6-a között Budapesten kerül megrendezésre a 68. Eszperantó Világkongresszus.* Itt nemcsak mint vasutas, hanem mint orvos is közreműködik. Az UMEA ezen a tanácskozáson ünnepli majd fennállásának 75. évfordulóját. A kongresszust megelőző héten a szlovákiai Poprádon rendezzük meg a 4. nemzetközi orvosegészségügyi eszperantó konferenciát, ahol több magyar orvos társaságában részt veszek. Felkértek egy vasútegészségügyi előadás megtartására is.

Sz. Jakab István



— Ne csüggedj, komám, az emelkedőnél utolérjük
(Kesztyűs Ferenc rajza)

Országjárás, múzeumlátogatások

Hétvégi programok Dunakeszin

Ez év januárjától megnövekedett a dolgozók hétvégi szabad ideje. A *dunakeszi járműjavító* kollektívája is több hétvégi pihenőidőhöz jutott. Egyik napról a másikra, hosszú évek óta megszokott életritmusokon kellett változtatni.

De vajon tudunk-e változtatni? És ha igen, hasznosan-e? Ilyen és ehhez hasonló kérdések foglalkoztatták az üzemi közművelődési bizottság és a szocialista brigád klubvezetőségének tagjait, amikor hozzáfogtak az egész évi kulturális program megszervezéséhez, összeállításához, szem előtt tartva az üzem személyi összetételét, igényüket és a lehetőségeket.

Elsődleges cél volt, hogy olyan programokat szervezzenek, amelyek tartalmasak, szórakoztatóak, s amelyek felkeltik az emberek érdeklődését. A nyári időszakban elsősorban kirándulásokat szerveztek. Nagy sikere volt az *„Ismerd meg hazádat"* országjáró mozgalomnak, amely során a részvevők megismerkedtek hazánk szép tájegységeivel, műemlékeiben gazdag, patinás városainkkal.

A múlt évhez hasonlóan *az idén is szerveztek egész napos hajókirándulást szocialistabrigád-tagok és családjaik részére.* Az egyik szombaton a Csepel-szigetet hajózták körül. Útközben, a kirándulók Ráckevén megismerkedtek a hazai kastélyépítészet egyik klasszikus példájával, amelyet 1702-ben építettek Savoyai Jenő számára.

A másik hajó utasai, *250 részvevővel, a festői szépségű Duna-kanyart csodálhatták meg.* S az ezeréves Esztergommal ismerkedtek a brigádtagok két kitűnő idegenvezető kalauzolásával. A nagyszerű hangulatot a József Attila Művelődési Központ népizenekara és *Papp István* nótaénekes biztosította.

Ezeken a programokon kívül több száz dolgozó és családtagja részére szerveztek szombati napokon Parlamentlátogatást, külföldi csoportos utazást, színházlátogatást, hétvégi tömegsportrendezvényt.

A közeli napokban szervezik a Budai Vár és a szentendrei Skanzen, valamint *Kovács Margit* kerámikus művész kiállításának megtekintését.

Vetési Imre

Nagykanizsán

Kiállítások, Kodály-centenárium

Ősztől új lendülettel kezdenek munkához *Nagykanizsán*, a Kodály Zoltán vasutas művelődési házban, hogy színes programjaikkal szórakozást, kikapcsolódást és új ismereteket szerezzenek a bejáró vasutasoknak.

A napokban nyílt meg a ház díszítőművész körének évi munkáját bemutató kiállítás, szeptember 10-én pedig Debrecenbe utaztak a kertbarátkör tagjai, ahol az egerszegi kertbarátokkal közösen Zala megyét képviselték az országos kiállításon. *A ház vezetői megemlékezést terveznek a Kodály-centenárium alkalmával.* November 7-én, egy országos rendezvénynek is otthont adnak. Az első alkalommal megrendezésre kerülő vasutas népművészeti kiállításnak lesznek a házigazdái. Decemberben még egy népművészeti kiállításuk, bemutatójuk lesz. Ekkor szegedi papucsokból rendeznek kiállítást.

Az óvodások részére újra indul a balettképzés. Ismét lesz „riselő" tanfolyam, és egész évben fokozott figyelmet szentelnek a táncegyüttesnek, amelybe egyébként várják a fiatalok jelentkezését.

Szepesi Józsefné

Megjelent

A Mai Magazin szeptemberi száma

A folyóirat vezető publicisztikája — *Beavatott beavatatlanok* címmel a tömegtájékoztatás, a tömegpolitikai munka mai állapotát vizsgálja, közelebbről azt a különlegesen fontos kérdést, hogy az információk alkalmasak-e a realitásmozaikokból összeállítani a képet valóságos helyzetünkről, avagy ítéleteinket és előítéleteinket ma is képtelen olykor módosítani a valóság. Folytatja és a napi gyakorlat valóságára adaptálja a gondolatsort a lap interjúja *Bognár József* akadémikussal, népgazdaságunk korszakváltásáról.

Gábor Miklós 28 év után ismét a Nemzeti Színház tagja. A tény kínlódásokkal, küzdelmekkel teli évet takar. Erről vall kendőzetlen őszinteséggel a neves színész és rendező, akinek nem volt kedve azok útját járni, akik siránkoznak és kunyerálnak.

Miért ment el harangozónak a jászfényszarui Béke téesz diplomás agronómusa, és miért több a fizetése a templomban, mint a szövetkezetben? Ezekre a kérdésekre *Stefka István* riportjában lelhető meg a válasz.

A lap állandó jogi rovata ezúttal a szülőtartás tudnivalóit foglalja össze. *Tancsik Mária* írása Tuzsértől tutajjal visz végig a Tiszán, sok fiatal számára hozza meg remélhetőleg a kedvet e romantikus vállalkozáshoz.

A tájolóban — a többi között — *Pintér István* vitatkozik *Hankiss Elemér* Diagnózisok című könyvével. És hogy a sport és reklám ma már mennyire elképzelhetetlen egymás nélkül, ezt mutatja be *Serényi Péter* írása, s benne a sportreklám külföldi és hazai szupersztárjait.

A bizalmas közügyek című rovatban *dr. Gerevich József* pszichiáter folytatja beszélgetését azokkal, akik kisiklott életük miatt kapaszkodót, támaszt keresnek, de ilyet környezetükben nem találnak.

És néhány cím még a 48 oldalas színes képes folyóirat más rovataiból: *Kínos kalandok; A hölgy csakugyan férfi; A hámozott tintahal; Élsportolóból nyomorék?; A kitüntetett spaniel.*

A MÁV kollektív szerződés módosítása (9.)

Megoldásra váró javaslatok

A kollektív szerződés 1982. évi módosítását tárgyaló fórumokon számos olyan szociálpolitikai, munkavédelmi javaslat merült fel, amelyek megvalósítására az idén anyagi, vagy egyéb okok miatt nem kerülhet sor. Most ezek közül emelünk ki néhányat. Elsőnek nézzük az üzemi étkeztetést.

Üzemi étkeztetés

A MÁV 79 főző- és közel 100 tálalókonyhát üzemeltet. 1981-ben saját előállításban 7 millió, idegen konyhákról 2 millió, *összesen 9 millió ebédadagot biztosított dolgozói számára.*

Naponta átlagosan 45 ezren veszik igénybe az üzemi étkeztetést, melyről általában elmondható, hogy a nyílt vonalon és egyéb változó munkahelyen dolgozók, valamint az utazószemélyzet kivételével, ma nem okoz gondot. A nyílt vonalon, vagy egyéb változó munkahelyen dolgozók ellátásának lehetőségét a munkacsapatok munkahelyei határozzák meg. A higiénés feltételek biztosítása mellett elsősorban a saját üzemeltetésű konyhákról történő kiszállítással, ahol a távolság miatt ez nem oldható meg, ott idegen vállalatok konyháival kötött szerződés alapján kell az étkezést biztosítani.

Továbbra is gondot okoz és megoldásra váró feladat az étkeztetés biztosítása azokon a munkahelyeken, ahol szállításra alkalmas út nincs, a főzőkonyha távol van, a munkahely szállítási eszközzel nem rendelkezik, valamint a kis létszám miatt (4-5 fő) jelentős mérvű költség merülne fel. E gondok megoldására javasolták a konzervellátást. *Ez azonban pénzügyi, elszámolási, raktározási stb. nehézségek miatt, nem oldható meg.*

Az utazószemélyzet jelenleg kétféle étkezési lehetőséget vehet igénybe. Saját üzemi konyhán a cél- és honállomásokon naponta előre bejelentéssel, valamint az Utasellátó Vállalat e célra kijelölt melegkonyhás éttermeiben biztosított étkezést.

Itt az okoz gondot, hogy a szolgálat befejezése és az üzemi konyhák étkeztetési rendje nem azonos. A megoldás iránya lehetne a saját, valamint az Utasellátó Vállalat konyháin az eltérő időpontban történő kiszolgálás, valamint az Utasellátó Vállalat szolgáltatásának a kiterjesztése, az étkezési idő meghosszabbítása. Mindkét megoldás gazdaságossági, szervezési lehetőségeit a MÁV a Vasutasok Szakszervezetével és az Utasellátó Vállalattal közösen vizsgálja.

Az utazószemélyzet javasolta az étkezési jegytömb bevezetését. Ez szintén pénzügyi, elszámolási problémát vet fel, *megoldása folyamatban van.*

Munka- és védőruha

A munka- és védőruhával kapcsolatos módosítási igények közül nagy számban fordulnak elő *a bakancsok és a munkaruhák viselési idejének 50 százalékkal történő csökkentését tartalmazó javaslatok.* Ezek elsősorban a tmk blokklakatosi, a vontatási szakszolgálatnál az esztergályosok, vízcsőszerelő, járműszerkezeti lakatos, féklakatos, csapvizsgáló, kocsilakatos, gőzfűtési lakatos, dízelmotorlakatos, a szertári szakszolgálatnál a külsős raktárnok, míg a járműfenntartási szakszolgálatnál a kovács, tűzikovács, kárpitos, szabó, darus, tolópadkezelő, műanyagbevonat-készítő, vonali művezető, külsős művezető, vázszerkezeti lakatos, karosszérialakatos, kézbesítő, hivatalsegéd. *A felsorolt munkakörökben foglalkoztatott dolgozók nagy száma miatt, jelentős többletköltségigény jelentkezik, melynek anyagi fedezete jelenleg nem áll rendelkezésre.*

Sok javaslat hangzott el a színesmunkaköpeny-juttatás kiterjesztésére. Többek között üzemmérnökök, reszortvezetők, adminisztratív dolgozók, valamint visszkereseti feladatokat betöltő dolgozók igényelték.

Évek óta fennálló gondot jelent a fizikai munkások részére *egy munkáskabáthoz két nadrág biztosítása.* A több tízezer dolgozót érintő kérdés rendezése nem kizárólag anyagi jellegű. A kereskedelem felkészültsége, a beszerzési lehetőségek is akadályozzák a javaslat megoldását.

A járműjavítókban oly nagy tömegben jelentkezett a munkakörök módosításának igénye, hogy ez a jelenlegi helyett teljesen új jegyzék kidolgozását vonta maga után, melynek elkészítését a rendelkezésre álló idő alatt nem lehetett végrehajtani. A jelenleginél jobb munkaköri jegyzék kialakításán az illetékesek dolgoznak.

Az igény közül nagyon sok volt a védőruházat módosítására vonatkozó javaslat, melyek nem tartoznak a kollektív szerződés 11. számú mellékletének hatáskörébe. Védőruházatot a *munkavédelmi szabályzat* 2. számú mellékleteként megjelent *védőfelszerelési szabályzat* előírásai szerint kell biztosítani, s a módosítási javaslatokat a 3. szakasz (1—2) bekezdése értelmében kell kérni, illetve végrehajtani.

A két ruhaellátási forma nem minden dolgozó, szolgálati vezető előtt egyértelmű. *Kértek olyan ruhatípusokra is viselésiidő-meghatározást, melyek védőfelszerelésként kerülnek kiadásra.* Az 1979. évi 3. számú egészségügyi miniszteri rendelet tételesen meghatározza a védőfelszerelések körét, így védőruhát munkaruhává visszaminősíteni, vagy azt viselési idővel kiadni nem lehet.

Munkavédelem

A kollektív szerződés veszélyességi pótlék jogosultságát szabályozó 58. szakaszánál javasolták az építő- és szerelőmunkát végző dolgozók 20 méteres magassági határát 15 m-re csökekenteni.

A MÁV-építőiparban a magassági határ megállapításánál *az ÉVM gyakorlatát alkalmazzák.* Az ÉVM-nél magassági pótlékban csak a teljesítménybérben foglalkoztatott dolgozók részesülnek, mert a magasság a teljesítmények csökkenését vonja maga után.

Az időbérek megállapítása a MÁV-nál is a munka nehézségi és veszélyességi foka alapján került meghatározásra, tehát az itt dolgozók alapbérénél már figyelembe vették.

A 3. számú mellékletnél — nők részére tiltott munkakörök jegyzéke — javasolták a málházói munkakör felvételét. A málházói munkakörben jelenleg is fennáll anyagmozgatási szükséglet, melynél a mozdítandó áruk súlya sok esetben *a 05—4 anyagmozgatási, anyagtárolási óvórendszabály 4.25 pontjában rögzített súlyhatárt meghaladja.* Az év közepén megjelent új központi rendelkezés a nők és fiatalkorúakra vonatkozó tilalmak szabályozását a munkavédelmi szabályzatba utalja, így a jelenlegi jegyzékeknél várhatók kisebb módosítások is.

Lakástámogatás

A lakástámogatás keretében felmerült és meg nem valósítható javaslatok elsődleges oka a magasabb szintű jogszabályok eltérő rendelkezései. A dolgozók lakásépítését a munkáltató szervek csak a 26/1971. (VI. 24.) PM—ÉVM—MüM. sz. együttes rendelet keretei között támogathatják. E rendelet 12 szakasz (1) bekezdés b) pontja szerint, a dolgozóval szemben gépkölcsönzés esetén az ágazati számlakeret előírásai szerint számított tényleges szűkített önköltség és az időszaki fel nem osztott költségek arányos részének együttes összegét kell elszámolni. Ennek megfelelően az elszámolás részletes szabályait a 105910/1981. sz. utasítás 20. és 28. pontjai tartalmazzák. *Ebből tehát a dolgozónak 50 százalékos engedmény nem adható.*

Társadalmi munka ellenértékéből képezhető lakásépítési alap felhasználását is az előbbi rendelet szabályozza. A rendelet 2. szakasz (3) bekezdése *kifejezetten megtiltja a dolgozó lakásfelújítási tevékenységének vállalati anyagi támogatását.* Ennek megfelelő szabályozást tartalmaz egyébként a 107273/1980. sz. utasítás is, amely a társadalmi munkában végzett tevékenység — ide értve a kommunista műszakot és a KISZ-műszakot is —, elszámolását szabályozza.

A dolgozók lakásépítési (vásárlási) tevékenységét a munkáltató szerv csak a 26/1971. (VI. 24.) PM—ÉVM—MüM. sz. együttes rendelet keretei között támogatja Ez a rendelet nem teszi lehetővé családi háznak. vagy társasházi lakásnak magánkézből történő vásárlása esetén a vállalati támogatás biztosítását. A munkáltató szervek lakásépítési alap számláját a területileg illetékes OTP-fiókok kezelik. *A dolgozó a részére engedélyezett vállalati kölcsönt nem kapja kézhez,* hanem azt vagy javára jóváírják — mintha azt az összeget befizette volna — vagy családi ház építése esetén a ténylegesen elvégzett és az OTP által ellenőrzött munka ellenértékét tartalmazó számla alapján fizet az OTP. *Magánkézből történő vásárláshoz egyébként az OTP sem nyújt kölcsönt.*

Dr. Kurucsai László

Energiatakarékossági törekvések a MÁV-nál

Országgyűlési képviselők tanácskozása a közlekedésről

Meglehet, még szakmai körökben sem eléggé tudott: *a közlekedés a legnagyobb energiafelhasználók egyike.* A közlekedés, s a hozzá kapcsolódó építő- és javítóipar az országos energiafelhasználásból 14 százalékkal részesedik (maga a közlekedés és a szállítás 9 százalékkal). Ha figyelembe vesszük, hogy a kőolaj világpiaci ára 1973 óta több mint tízszeresére emelkedett, aligha kell indokolni *miért központi kérdés a vasútnál is az ésszerűen takarékos energiagazdálkodás.* A teljességhez tartozik, hogy a közlekedési tárca és a vállalatai már 1971-től — tehát az olajárrobbanást megelőzően — éves és középtávú energiagazdálkodási programokat dolgoztak ki, s hozzátehetjük: nem hatástalanul. Az energiaracionalizálási és takarékossági célkitűzések. főként az ötödik ötéves tervidőszak kezdete óta szerepelnek a vállalati tervekben, s miközben a szállítási teljesítmények nagyobb mértékben növekedtek, az energiafelhasználás csak mérsékelten emelkedett.

A villamosítás gyorsan megtérül

A téma változatlan időszerűségére utal, hogy az országgyűlés építési és közlekedési bizottsága szeptember elején a közlekedés energiagazdálkodási, energiatakarékossági eredményeit és a további teendőket vitatta meg. A bizottság ülésén *Urbán Lajos* közlekedés- és postaügyi minisztériumi államtitkár tájékoztatta a képviselőket; meghívottként jelen volt többek között *Szücs Zoltán,* a MÁV vezérigazgatója is. Az elhangzottak az 1968-ban elfogadott, majd 1979-ben továbbfejlesztett közlekedéspolitikai koncepció elveit tükrözik. A közlekedés más területeit most nem említve: 1971 óta a vasútnál az elegytonnakilométerre vetített fajlagos energiafelhasználás 67 százalékkal mérséklődött. A korszerű — villamos és dízel — vontatás részaránya az 1971. évi 70,2 százalékról 1981-ben 97,3 százalékra emelkedett (a vasútvillamosítás az egyik leggyorsabban megtérülő beruházás: költségei a főútvonalakon általában két év alatt megtérülnek). A villamosenergia vontatásra való felhasználása megkétszereződött, a legkedvezőtlenebb hatásfokú gőzvontatás szénfelhasználása pedig a tíz évvel korábbinak a nyolcadára esett vissza. A Tiszántúlon lényegében befejeződött a villamosítás, s. hogy miért került sor már most a viszonylag kisebb forgalmú vonalak átépítésére, azt Urbán Lajos ekként indokolta: *a ritkább mozdonycsere volt az elsődleges cél.* Nagy előnyt, jelent, hogy a *Záhony—Kelebia* közötti vonalat egy-egy mozdony napjainkban nyolc óra alatt megjárhatja.

Ami a hatodik ötéves terv elképzeléseit és lehetőségeit illeti: hozzávetőleg 1 milliárd forint saját fejlesztési forrásból, valamint központi hitelek felhasználásával *300 kilométerrel hosszabbodik meg a villamosított vonal.* Amikor az idén, május 31-én átadták a Kiskunfélegyháza—Szeged közötti, 67 kilométeres szakaszt, a teljes hosszúság elérte az 1586 kilométert. Hogyan tovább? Még az idén, szilveszterre elkészül a *Budafok—Háros—Dunai-Finomító* közötti 21 kilométeres szakasz. A jövő évi átadási határidők: május 30-án, ugyancsak 21 kilométer hosszúságban a *Dunai-Finomító—Pusztaszabolcs* közötti, június 30-án a 14 kilométeres, *Sajóecseg—Kazincbarcika* közötti, augusztus 30-án pedig a 27 kilométeres. *Pusztaszabolcs—Dunaújváros* közötti vonal. Az 1984-es esztendő kishíján 150 kilométert „hoz": június 30-ig elkészül a *Pusztaszabolcs—Rétszilas* közötti, 39 kilométeres, december 31-re pedig a *Rétszilas—Dombóvár* közötti 71, és az *Aszód—Vác* közötti 34 kilométer hosszú szakasz. Az ötéves terv végére, 1985 december 31-ig a *Dombóvár—Pécsbánya—Rendező* közötti 71 kilométeres vonalat villamosítják, s ha mindez megvalósul, akkor 1985-től évente hozzávetőleg 46 ezer tonna gázolajat lehet gazdaságosan helyettesíteni villamos energiával.

Szervezési intézkedések

A villamosítás természetesen csak egyik módja az energia megtakarításának — hallhatták a képviselők. A népgazdaságnak rendkívül előnyös a gazdasági ágazatok közötti, kedvezőbb munkamegosztás, ha az áruszállítás egy részét a közutakról a vasútra terelik. Az átterelés egyebek mellett iparvágányok létesítésével is támogatja a MÁV. *S változatlanul sok tartalék rejlik a szervezési intézkedésekben.* A vasútnál ezek között szerepel, hogy a villamosított vonalakon minimálisra csökkentsék a dízel vontatójárművek forgalmát; a személyszállító vonatok menetrendjét az energetikai szempontok figyelembevételével korszerűsítsék, s a menetrendtől eltérő, rendkívüli vonatmegállításokat ritkítsák; növeljék az átlagos tehervonati terheléseket, az egyes mozdonysorozatok megengedett terhelési határain belül; csökkentsék a vontatójárművek üresjárati és segédüzemi energiafelhasználását. *Indokolt a gazdaságos vonattovábbítási módok elméleti kidolgozása és betartásának ösztönzése a konkrét mozdonysorozatokra,* továbbá az ösztönzéshez szükséges berendezések — a menetanalizátorok — kialakítása; intézkedések szükségesek a vonatok fűtésére használt energiafelhasználás csökkentésére, s a vonattovábbításon kívüli energiafelhasználás is folyamatosan karbantartható, mérsékelhető . . .

Az országgyűlési képviselők közül *dr. Szilágyi Gábor* megkérdezte: miért nem szabályozható a vasúti kocsik fűtése, miért van hol ablaknyitásra késztető meleg, máskor pedig hideg? *Reidl János* arra panaszkodott, hogy tavasztól őszig — tehát az idegenforgalmi főszezonban — zsúfoltak és lassúak is a Budapest—Nagykanizsa között közlekedő gyorsvonatok.

Ne az utasok kárára

Urbán Lajos államtitkárt követően Szücs Zoltán vezérigazgató válaszolt a kérdésekre, s egyebek között *elmondta, hogy a műszaki gondokkal azonos súlyú a munkaerőhelyzet.* A vasút olyan láncolat, amely megsínyli a gyenge láncszemeket, márpedig a kulcsfontosságú helyeken, az ipari gócpontokon, s kivált a fővárosban nagy a munkaerőhiány. A kocsik fűtésével kapcsolatban arra utalt, hogy műszakilag megoldott ugyan, de az automatikát „megzavarja", ha néhányan kinyitják az ablakokat — ebből ered a túlfűtés. A MÁV a helyi járatokat is fűti, ám egy-egy szerelvény felfűtése fél, egy órát igényel (vagy előfűteni kell). Alapelv: *az utasok kárára ne csökkentsék sem a fűtést, se a világítást.* A balatoni vonalon gondot okoz a pálya állapota. Folyamatosan javítani kell, s ez tudvalevőleg lassú jelekkel jár. Épp ezért szombaton és vasárnap nem dolgoznak a pályamunkások. A későbbiekben gyors motorvonatokat kívánunk forgalomba állítani, a mentrendet pedig indokolt rugalmasabbá tenni.

A képviselők méltányolták a közlekedési tárca — s így a vállalatok. köztük a MÁV — energiatakarékossági eredményeit, s azokat a törekvéseket. amelyek a további, észszerű megoldásokhoz vezetnek.

(földes)

TARGONCAJAVÍTÓK

A miskolci járműjavító sárospataki üzemegységében már hatvan szakmunkás javítja a szállító- és emelőtargoncákat. Az üzemegység szakemberei a közelmúltban fejezték be a 200. targonca nagyjavítását. A jövő évben már felkészülnek a KPM-hez tartozó vállalatok targoncáinak javítására, karbantartására is

Javításra váró motoros targoncák az üzem udvarán

Beemelik a dízeltargonca javított motorját

Futópróbára viszik az újjávarázsolt 200. targoncát

(Bodó István képriportja)

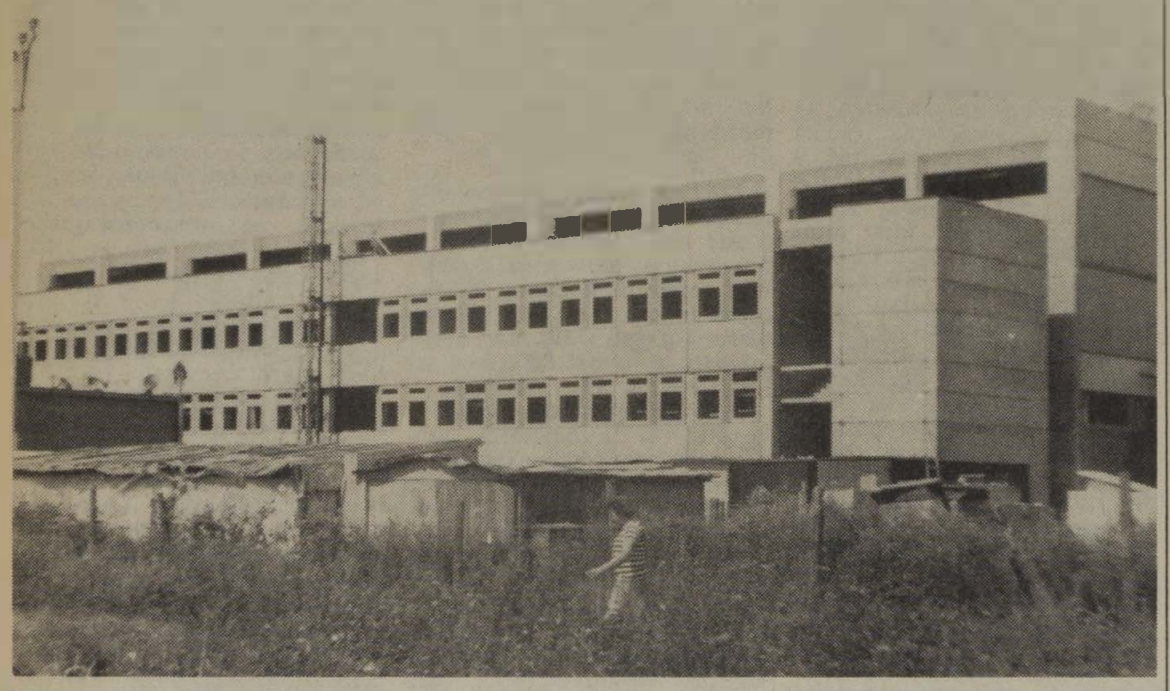
Területi tűzoltóverseny és oltáspróba Nagykanizsán

A pécsi vasútigazgatóság, a hozzá tartozó csomópontokon működő önkéntes tűzoltóknak, szeptember 2-án területi versenyt rendezett *Nagykanizsán.*

A pályaudvarra érkező utasok megdöbbenve nézték a magasba törő lángokat, a feketén gomolygó füstfelhőt, a recsegve-ropogva égő vasúti kocsit. Tisztes távból figyelték a csomópontok önkéntes tűzoltóinak rendkívül fegyelmezetten végrehajtott gyakorlatát. Különösen nagy sikere volt a Dombóvárról érkezett, vörös színű tűzoltóvonatnak. Nem véletlen: a vonatból kiugráló tűzoltóegyenruhás vasutasok *eddig nem látott technikát vonultattak fel.* Nagy teljesítményű sugárvetőikkel, ügyesen forgatott csáklyáikkal pillanatok alatt lokalizálták a lángokat.

A hat csapat vetélkedőjét a házigazda kanizsaiak nyerték.

ÉPÜL A DÍZELCSARNOK



A dombóvári dízelbázison jó ütemben épül a nagycsarnok. A hatalmas csarnokban, amely villamos mozdonyok fogadására is alkalmas lesz, jelenleg szak- és szerelőipari, építőmesteri munkálatok folynak. Rövidesen megkezdik a körcsarnokot összekötő épületrész alapozási munkáit, a gőztávvezeték szakaszkiépítését, valamint a külső közművek — ivóvíz, olajos csapadékvíz, tűzi vízvezeték — megépítését.

A Balaton északi partján

Polgárditól Keszthelyig helytálltak a vasutasok

Beszélgetés a tapolcai körzeti üzemfőnökség vezetőivel

Vége a nyárnak. Befejeződött a nagy vándorlás időszaka a Balatonhoz. Voltak hétvégék, amikor a Balatonnál mintegy 800 ezer ember keresett felüdülést és menedéket. A nyaralók nagy számban vették igénybe a vasúti személyszállítást.

Hogyan álltak helyt a nyári hónapokban a Balaton északi partján dolgozó vasutasok? Erről beszélgettünk *Bogdán Lajossal*, a tapolcai körzeti üzemfőnökség vezetőjével, *Hársvölgyi István* üzemvitelihelyettessel és *Hantos Gyula* állomásfőnökkel.

Fokozott munkával

Az üzemfőnök szerint az előszezont kedvezőtlenül befolyásolták a Kápolnásnyék térségében folyó pályafelújítási munkák. Ennek hatása sok gondot jelentett a késések felszámolásánál. Ebből a tanulságot ajánlatos levonni: *a nyári idény előtt be kell fejezni a felújítási munkákat.*

— Az idén kiszelesedett a zónarendszerű közlekedés — mondja Hársvölgyi István — és ez tovább csökkentette az utazási időket. A vonatok kihasználtságát már vonalaink belépő szakaszán figyelemmel kísértük és annak megfelelően terveztük, szerveztük a visszaáramlást. Tudtuk melyek azok a vonatok, amelyeket többletkocsikkal kell erősítenünk. A „népszerű" vonatok szerelvényéhez rendszeresen 2-3 többletkocsit soroztunk, hogy a zsúfoltságot megelőzzük, vagy elviselhetővé tegyük.

A tapolcaiak mindent elkövettek a menetrendszerűség érdekében, melyet a 98,5 százalékos eredményük is igazol. Természetesen nagyobb gondot jelentettek a Budapest felől érkező páros számú vonatok, amelyek többnyire késve érkeztek a területükre.

— *Fokozott munkára volt szükség az utasterek és a vonatok tisztasága tekintetében* — mondja Hantos Gyula. — Célunkat, hogy a balatoni vonatok tisztán közlekedjenek, úgy érezzük elértük. Az állomásunkon megforduló utasok is tisztasággal találkoztak.

Az üzemfőnökség irányítása alatt áll a teljes északi part, Polgárditól Keszthelyig. Az állomások, megállóhelyek és őrhelyek dolgozói mindent megtettek a virágosítás, a rend és a tisztaság érdekében. *Balatonalmádi, Balatonfüred, Révfülöp, Badacsony* és *Keszthely* állomás tisztasága különösen mintaszerű volt.

— *A Balaton forgalma az idén is erős volt.* — állapítja meg Hársvölgyi István. — Természetesen sokat jelent, hogy minden évben elvégezzük az előző év munkájának elemzését és a hibáktól igyekszünk szabadulni. Meghallgatjuk munkatársainkat és a jó javaslatokat, gondolatokat, beépítjük a következő évi munkánkba.

Hét végi csúcsok

Nyáron a tapolcaiak teljesítménye ugrásszerűen növekszik. Az áruszállítással sem lehet megállni csak azért, mert százezrek üdülnek a tó partján. A kettő együtt, különösen a hétvégi forgalomban olyan csúcsokat hoz létre, melyet csak gondos és körültekintő munkával, jó vasutasokkal lehet megoldani. Olyan forgalmi szolgálattevők, mint *Nemes Sándor* és *Kurucz László* Balatonfüreden, vagy *Kardos Ferenc* Révfülöpön, sokan szolgálnak a térségben. Tapolca feszes forgalmi helyzeteinek oldása pedig olyan váltókezelőkön is múlik, mint *Fáró Imre, Mihályfi Gyula*, vagy éppen az egyik legszorgalmasabb tolatásvezető *Németh Elemér*. Ám e felsorolás korántsem jelenthet csak egyes személyeket, hisz a valóságban sokan bizonyították képességeiket.

— *A gyűjtő- és elosztó vonatok rendszere is bevált* — jegyezte meg Bogdán Lajos. — *A Bz kismotoroknak jelentős szerepük volt ott, ahol a gyorsvonatok nem álltak meg. A nap bármelyik szakában mindkét irányban jó menetrendi fekvésű vonatok álltak az utasok rendelkezésére.*

Bogdán Lajos üzemfőnök véleménye szerint a személyszállító vonatok jelentős száma miatt *esetenként géphiányok hátráltatták az áruszállítást.* Törekedni kellett tehát a terhelési határ kedvező kihasználására, amely 36,65 tonnával 101,3 százalékos teljesítményt eredményezett. A berakandó operatív árutonnatervnél törekvéseik ellenére is lemaradtak a tervezettől. A mérsékelt előszállítás, majd a kocsihiány összefüggése is oka volt a lemaradásnak.

Nem elégedettek a tapolcaiak idegen kocsik tartózkodásával. Igaz, hogy a személyforgalmi csúcsok miatt többször leállították a tehervonatokat és az idegen kocsik is álltak. Más esetben a fuvaroztatók, mint a Gabona Felvásárló nem tanúsított kellő megértést a vasút idegenkocsi-gazdálkodásával szemben. *A hét végén sem rakták ki a kocsikat, inkább vállalták a kocsiálláspénz fizetését. Úgy látják, hogy ajánlatos lenne az idegen kocsikra eltérő, a kirakást jobban szorgalmazó kocsiálláspénzt kiróni,* amellyel kirakásuk, gyorsabb hazaküldésük is ösztönözhetőbbek lennének.

Egymillió háromszázharminc tonnát kell az év végéig elszállítaniuk. Szeretnék, ha ez sikerülne. Az előző évek eredményei igazolják, hogy erre képesek a tapolcai körzeti üzemfőnökség dolgozói.

Szabó Béla

Tagoltabb menetrend

— Intézkedtünk — szól közbe Hársvölgyi István —, hogy napjaink gazdasági érdekei is érvényesüljenek. Javasoltuk, hogy az 1140. sz. vonat „szóló motorral" közlekedjék, és a 2104 a., illetve a 1105 a. sz. vonatokat pedig mondják le. Tapasztaltuk, hogy érkező vonataink különösen Csaják—Balatonalmádi között nagyon kihasználtak. További, hogy bizonyos időzónák menetrendi feszítettségét a vonatok menetrendjének „széthúzásával" oldani kell.

— *A jövőre nézve azt is javasoljuk* — mondja Hantos Gyula —, *hogy tagoltabb menetrendben közlekedjenek vonataink.* Ezzel elkerülhetjük a késve érkező vonatok tovább késleltető hatását. De dolgozóinkra is figyelemmel kellett lennünk, hisz például az 1120. sz. vonat hátrányosan érintette a munkából hazatérőket.

— Milyen volt a forgalom az áruszállítás szempontjából?

DECEMBER VÉGÉIG

Naponta háromszáz széles fedett vagonban utazik a szabolcsi alma a Szovjetunióba

Az export szállítására megállapodást írt alá a Hungarofruct és a záhonyi üzemigazgatóság

Az idén több mint 300 ezer tonna almát exportálunk a Szovjetunióba. Ennek zavartalan lebonyolítása érdekében szezoneleji megbeszélést tartottak a szovjet és a magyar szakemberek Nyíregyházán. Ezt követően az importáló Szojuzplodoimport, a Hungarofruct és a záhonyi üzemigazgatóság kereskedelmi szakemberei a Hungarofruct tuzséri telepén tájékozódtak a szállítás szervezéséről. Megtekintették a kísérleti konténerberakást, amely az almaszállítást gyorsítja.

A záhonyi üzemigazgatóság és a Hungarofruct külkereskedelmi vállalat *megállapodást kötött az exportalma-szállításra* augusztus 23. és december 31. között. A Hungarofruct a Szabolcs, Hajdú-Bihar, és Borsod megyékből közúton érkező almát tuzséri telepén készíti elő exportra és a széles vasúti kocsikba való berakásra. Az ország belsejéből vasúton érkező alma átrakását az üzemigazgatóság átrakóhelyein végzik.

A szállítás gyorsítása érdekében a Szojuzplodoimport a berakó és az átrakóhelyekre árúátvevőt rendelt ki. Az idén az előszállításokkal együtt 395 ezer tonna almát kell elszállítani.

Az üzemigazgatóság a két nagy berakótelep *Tuzsér* és *Mándok* kiszolgálásán kívül további átrakóhelyet bocsátott a Hungarofruct rendelkezésére. Ott az ország belsejéből normál nyomtávon érkező alma átrakását végzik.

1981-ben az alma 87 százaléka széles nyomtávon hagyta el az országot. 1982-ben ez az arány a 90 százalékot is eléri. A széles nyomtávú szállítás tehermentesíti a csopi átrakókörzetet.

Az üzemigazgatóság az almaszállításhoz szükséges napi 300 széles fedett kocsi biztosítására idejében felkészült oly módon, hogy az érkező széles kocsik áruit azonnal kirakja. A nagyobb szolgálati főnökségek dolgozói és a pályafenntartásaik — naponta mintegy 100-an segítik a széles kocsik azonnali kiürítését.

Az almaszállítási kötelezettség teljesítése érdekében *rendkívül fontos, hogy a társigazgatóságok ütemesen biztosítsák a záhonyi kocsikiegyenlítést.* Ennek érdekében meg kell követelni a fuvaroztatóktól a szerződésben foglaltak betartását. A belföldi kocsikiegyenlítés nem megfelelő végrehajtása miatt jelenleg az almaszállítási igényt az üzemigazgatóság nem tudja teljesíteni. 30 százalékkal kevesebb kocsit tud a fuvaroztató részére leszállítani. Ennek ellenére a tervhez képest 10 százalékkal több almát szállítottak el, ami annak az eredménye, hogy az előző évhez viszonyítva több minőségi kocsikat biztosítottak.

Az alma gyors betakarítása érdekében *a záhonyi vasutasok társadalmi munkát vállaltak a környék téeszeiben.* Augusztus 23-tól október 15-ig naponta 50-en dolgoznak az almáskertekben. Az üzemigazgatóság gazdasági vezetői és a területi szakszervezeti bizottság a brigádok között versenyt hirdetett. A legeredményesebb brigádok 2000.— Ft jutalomban részesülnek.

Az almaszedésért járó pénzt a brigádok felajánlották a lakásépítési alapra.

Pöhacker Attila

Egyedül egy szerelvényen

Nehéz ma a jegyvizsgálók munkája

Naponta ingázok a ceglédi vonalon, s így a jegyvizsgálók többségét már ismerősként köszöntöm. Közülük is talán egyik legbarátságosabb *Biró János*, akivel a minap Szolnokon a 2743. számú személyvonat indulása előtt beszélgettem munkájukról.

Elöljáróban annyit, hogy Biró János, a ceglédi körzeti üzemfőnökség állományába tartozik, s 24 éve szolgálja a vasutat.

— *Ennyi potyautas kérem soha sem volt a vonatokon, mint ma* — mondja. — *Főként a fiatalok bliccelnek. Tehetik, mert gyakran csak egy jegyvizsgáló van a szerelvényen.* Ellenőrökkel pedig ritkán találkozunk. A délelőtti szerelvényre például hosszú hajú fiatalokból álló társaság szállt fel Pestlőrincen. Ahogy közeledtem hozzájuk, mindig előrébb mentek egy kocsival, majd a következő állomáson leszálltak és hátra szaladtak. Mit tehettem. Nem mehettem utánuk, mert ha elmulasztom a többi utas jegyének ellenőrzését esetleg több kár éri a vasutat.

— Hogyan vélekednek az utasok a felemelt tarifáról?

— *A viteldíj összegét kevesen reklamálják. Annál többen teszik szóvá a sok késést, a vonatok állapotát. Mindenki azt hiszi, hogy a 100 százalékos emeléssel duplájára nő a vasút bevétele és most minden meg változik.*

Biró János havonta rendszeresen 240—260 órát tölt távol a családjától. A vezénylést úgy intézik az üzemfőnökségen, hogy a jegyvizsgálók havonta egy vasárnapot a szombattal, vagy hétfővel összekapcsolva családjuk körében tölthetnek.

— Nem fárasztó így a szolgálat?

— Nem könnyű ez a munka, mégsem fordult meg a fejemben, hogy más munkahely után nézzek. Dolgozni mindenütt kell. Igaz kitüntetést még nem kaptam, de fegyelmim sincs.

Amikor azután érdeklődtem, hogy tapasztalatai alapján hogyan lehetne a vasúti személyszállítás színvonalán javítani, rövid gondolkodás után mondta:

— *Növelni kell a jegyvizsgálók és a fővizsgálók számát. A jelenlegi állapot ugyanis nem tartható sokáig.* A vonaton kiadásra kerülő jeggyel sok időnk elmegy, mire elkészül, a többi jegy nélküli utas már rég leszállt. Most egyszerűsítettek valamit a jegyeken, de nem értem; miért nem lehet a vasútnál a Volán-jegyhez hasonlóval ellátni a jegyvizsgálókat?

— A menetrendszerű közlekedésre is nagyobb gondot kellene fordítani — folytatta. — Itt van ez a vonat is, már 15 perce el kellett volna indulni, de valamelyik csatlakozására várunk. Ez nem lenne baj, ha Cegléden a többi vonat is megvárna bennünket, de nem. *Anynyi címen fizetnek már célprémiumot, miért ne lehetne a menetrendszerűségre jobban koncentrálni?* Meggyőződésem, ha versenyben akarunk maradni az utasokért, előbb-utóbb rákényszerülünk erre. Az utast nem érdekli, hogy pályaépítés vagy csatlakozás miatt késik a vonat, ő megfizeti a jegy árát, s ezért joggal elvárhatja a jobb minőségű szolgáltatást — így Biró János.

Az utolsó pillanatban egy terhes asszony rohan, két aprócska gyerekét vonszolja az aluljáró lépcsőin. Biró János odalép, a két lihegő gyereket felteszi a kocsi peronjára, s felemelt kezével jelzi a vonatot menesztő forgalmistának, hogy indulhat a szerelvény.

Orosz Károly

Luxus motorvonatok a jugoszláv vasutaknak

A Ganz Villamossági Művek *négy luxus motorvonat szállítására kötött szerződést* a Ferroelektro jugoszláv külkereskedelmi vállalattal. A motorvonatokat az 1984-es szarajevói téli olimpiával kapcsolatos forgalom lebonyolítására használja föl a ZTO Szarajevo Vasúttársaság. A motorvonatok járműszerkezeti részét a Ganz-MÁVAG-ban, villamosberendezését a Ganz Villamossági Művekben gyártják. A szerződés értéke a tartalékalkatrészek szállításával együtt nyolcmillió dollár.

Az első szüret

Timár János vonatkísérő egy alföldi faluban született. Ezért csak néhány háznál láthatott csenevész szőlőlugast. Már felnőtt ember volt, amikor igazi szőlőskertben is megfordult, méghozzá történelmi borvidéken, Gyöngyöstarjánban.

Ide nősült.

Apósa, és felesége egész családja szerelmese volt a szőlőkultúrának. Ha összejött a család, csak e körül forgott a szó, noha a megélhetést — főleg a fiataloknak — már régen nem a szőlő jelentette.

Timár Jánosnak tetszett, ahogy apósa és a sógorok leinvitálták a pincéjükbe borkóstolóra. Különösen a szüret tetszett neki nagyon, ahová összesereglett a rokonság. Bográcsban főtt a gulyás, röpködtek a vidám megjegyzések, gazdaugratások nem is a pálinka vagy a bor fogyasztásától, hanem a mézillatos levegőtől, az egész miliőtől.

Timár Jánost végül nem volt nehéz arra bírni, hogy szerezzen egy darabka parlagot, amit feltör, aztán a rokonság szakértő segítségével szőlőt telepít. Két-három év múlva ő is szőlősgazda lehet, a saját borával kínálhatja vendégeit.

A telepítés hamarosan megtörtént. Ötszáz oltványt ültettek el nagy gonddal. A kis tőkék szépen erősödtek, s a harmadik évben már termőre fordultak. Az após szerint az új gazda 150-200 liter mustot is szűrhet a hordókba.

Elérkezett a szüret napja. Jött a rokonság, akik szíveslátására úgy készült a gazda, mint ahogy szokás egy igazi szőlőskertben. Rotyogott a gulyás, volt kontyalávaló, toroköblítő és vidám évelődés: hogy most megegyék, vagy a vödörbe rakják a kis termést, amit a tőkéken találnak?

Az ifjú gazda — ahogy a rokonság szüretein látta — a szép, egészséges fürtöket külön szedette, mert az a szokás, hogy a segítőknek két-három kiló szép szőlőt raknak a munka végeztével a vödrükbe.

Na lett ebből derültség, messzire hangzó hahota, mert a segítők voltak vagy húszan, és kiderült, hogy a termés felét azok vitték volna haza, hogyha az após közbe nem lép.

— Már az is gyalázatos dolog volt tőletek — magyarázta az öreg szőlősgazda viccesen —, hogy teletömtétek magatokat szőlővel, ahelyett, hogy daloltatok volna, hiszen ezek az aranyas kis tőkék még csak ízelítőt termettek. Jövőre vagy azután majd telerakhatjátok a rocskátokat, de most tessék beleönteni a kádba a szőlőt.

— De papa — tiltakozott az ifjú gazda — ez... ez nem lehet. Mi is hazavittük az ajándék szőlőt. Meg aztán a szokás...

— Szokás, szokás — vágott közbe az após — bor kell fiam, mert meg kell tanulnod annak a kezelését is. Ugyanis ezt is jól vésd a fejedbe, a jó bor a pincében terem. Vagyis lehet akármilyen remek a termés, édes a szőlő, ha a gazda nem ért a bor kezeléséhez, ne hívjon vendéget a pincéjébe borkóstolóra.

Az új gazda egy kis keserű szájízzel vette tudomásul apósa bölcs intézkedését. Arra gondolt, hogy az első termést a feleségével kettesben is leszedhették volna, dehát akkor hol a szüret varázsa? Amire ő már oly régen várt.

A szőlő feldolgozásánál aztán arra is rá kellett döbbennie, hogy ez az egész szőlőkultúra-kedvtelés nem olcsó mulatság, hiszen szüretelőedényei, hordója, pincéje sincs még. Az apósa erre is bölcsen válaszolt:

— Majd lassan minden lesz fiam. Fontos, hogy már terem az ültetvény. Egy-két év, aztán megérkezik az igazi szüret, de az elsőnek is örülni kell, hiszen a saját alkotásod gyümölcse már látszik.

Dávid József

Nagy erőpróba előtt a vasút

Aktívaértekezlet a MÁV Vezérigazgatóságon

Az értekezlet résztvevői Mészáros András vitaindítóját hallgatják (Laczkó Ildikó felvételei)

(Folytatás az 1. oldalról)

65-67 millió tonna árut kell elfuvaroznunk. (Nyolc-tizenkét százalékkal többet mint az első félévben.) A júliusi és augusztusi teljesítmény azonban mindössze 21.2 millió tonna volt, *ezért a hátralévő négy hónapban 44-46 millió tonna árut kell rendeltetési helyére szállítani.* Erre lesz lehetőség, hiszen gabonából például egymillió, cukorrépából pedig másfél millió tonnával termett több a tavalyinál. Ezen kívül az exportszállítás is megélénkül.

Mészáros András

A vasút gondjait tetézte a nagyarányú létszámcsökkenés is. A teljes munkaidőben foglalkoztatottak száma — az előző év azonos időszakához képest — *3766-tal, azaz 2,84 százalékkal csökkent.* Elsősorban a fizikai munkakörökben dolgozók hagyták el a vasutat. Az átlagosnál nagyobb mertékű volt a létszámcsökkenés a budapesti és a debreceni igazgatóságokhoz tartozó üzemfőnökségeknél. A forgalmi utazó, valamint a kocsirendező és sarus munkakörökben foglalkoztatottak létszámcsökkenése meghaladta a hat százalékot.

A kedvezőtlen munkaerőhelyzet miatt az első félévi túlórák száma 29 százalékkal több a bázisidőszakénál. A heti pihenőnapon való foglalkoztatás 16 százalékkal növekedett.

Hosszú idő után először — júliusban — 800-zal nőtt a MÁV létszáma. Ez részben az évközben hozott bérpolitikai intézkedéseknek, részben pedig a külső körülményeknek köszönhető

Gazdálkodjunk jobban a teherkocsiparkkal

A vezérigazgató-helyettes a továbbiakban részletesen ismertette a legfontosabb teendőket, köztük a teherkocsiparkkal való jobb gazdálkodás szükségességét. Rámutatott, hogy számunkra a legkedvezőbb, ha a gyorsan mozgatható 53-54 ezer kocsival látjuk el a szállítási feladatokat. *Ennek azonban egyik feltétele az, hogy gyorsabb legyen a kocsiforduló idő, és az idegen vagonok se tartózkodjanak sokáig az országban.* Mindezt indokolja az OPW kocsikért fizetett pénz összegének növekedése is. Májusban például 120 ezer, júniusban pedig már 300 ezer rubelt kellett fizetnünk ilyen címen.

Az idén első ízben az őszi forgalmi feladatok közé kell sorolni a személyszállítást is. Ezt elsősorban a menetjegyáremelés indokolja. Egyelőre még nem tudni, hogy az milyen hatással lesz az utasforgalomra. Annyi azonban már most is nyilvánvaló, hogy kevesebb utasra számíthatunk. Emiatt fel kell készülnünk — a költséggazdálkodás javítása érdekében — a munkaerő és eszközátcsoportosításra. Az utasforgalomtól függően kell intézkedni a szolgálati vezetőknek. *Azokon a vonatokon, amelyeken kevesebb az utas, csökkenteni kell a kocsik számát, vagy időszakonként ha ez indokolt, törölni is lehet egy-egy vonatot.* Az ily módon felszabadult munkaerőt és energiát az áruszállítás szolgálatába lehet állítani. A karácsonyi ünnepekben — a kihasználatlanság miatt — mérsékelni lehet a helyi személyszállító vonatok közlekedtetését is. Az elmúlt évek tapasztalataiból tanulva legyen még kevesebb a kihasználatlanul futó vonat.

Az idei őszi forgalomban nemcsak a mennyiségi teljesítés a cél, hanem a milyen áron való szállítás, üzemeltetés is. A szállításhoz kapcsolódó költségek csökkentése ugyanis mindannyiunk kötelessége.

A vezérigazgató-helyettes ezután rámutatott, hogy a következő négy hónap teljesítményei nagymértékben függnek fuvaroztatóinktól, ezért azok képviselőivel személyesen is szót kell váltani. A legnagyobb szállíttatókkal a MÁV Vezérigazgatóság vezetői beszélgetnek majd. A vasútigazgatóságok és üzemfőnökségek vezetői is szervezzék meg saját területükön ezeket a találkozókat, amelynek célja elsősorban az ötnapos munkahét miatt visszaesett hétvégi rakodási készség növelése, a kölcsönös igények kielégítése. *A vasútnak is figyelmesebbnek, rugalmasabbnak kell lenni. A szállíttatók által kért kocsik rendelkezésre bocsátása, a pontosság és a megbízhatóság ma már természetes követelmény,* hiszen a fuvaroztató a közúti szállítást is választhatja.

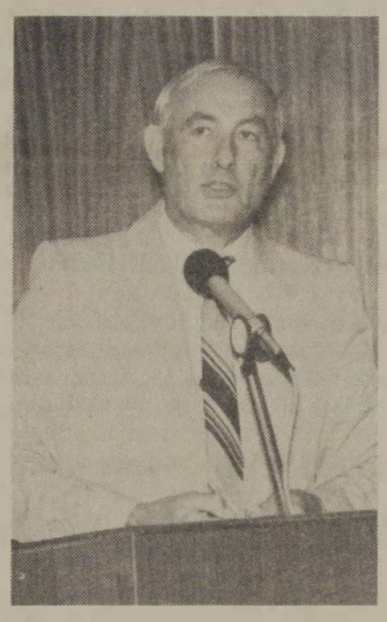
Maráz Béla

A több munka, a nagyobb feladatvállalás azonban az őszi forgalom idején sem járhat együtt a fegyelmezetlenséggel, a figyelmetlenséggel, a dolgozók testi épségének kockáztatásával. Sajnos, minderre szomorú statisztika figyelmeztet, hiszen szeptember 1-ig annyi baleset történt, mint tavaly egész évben. Ötven százalékkal nőttek a közlekedő vonatok balesetei is. *Az ebből származó kár eléri a 17 millió forintot.*

A vasút vezetői kidolgozták az üzemfőnökségek részére az úgynevezett őszi forgalmi célkitűzéseket. Az eddiginél kedvezőbb anyagi ösztönzést ad a MÁV, de a követelmények is szigorúbbak.

Megteremteni az összhangot

Mészáros András tájékoztatója, vitaindítója után *Maráz Béla*, a vasúti főosztály vezetője ismertette a MÁV 1983-ra szóló fejlesztési tervét. Ezt követően az aktívaértekezlet résztvevői hozzászólásaikban többek között elmondották a kocsigazdálkodással, forgalommal kapcsolatos tapasztalataikat, a területükön levő gondokat és elért eredményeket.



Pullai Árpád

Többen javasolták például — a hétvégi forgalom csökkenése miatt — a részleges üzemszünet bevezetését, a követelményekhez igazodó előírások, rendelkezések, szabályok alkotását.

Az értekezleten szót kért *Pullai Árpád* közlekedés- és postaügyi miniszter is. Elöljáróban hangsúlyozta, hogy a MÁV szállítási teljesítményének csökkenése és a minőségi mutatók romlása miatt minden eddiginél nagyobb feladatok várnak a vasutasokra. Nem lesz könnyű pótolni a lemaradást. *A jövőben a vasúti munka három elemének, a műszaki tevékenységnek, a forgalomszervezésnek és a kereskedelempolitikának az eddiginél nagyobb összhangban kell lennie.* Enélkül nem képzelhető el bér- és szociálpolitikai fejlesztés.

Az eddiginél sokkal többet kell törődni a kocsigazdálkodással is, hiszen növekedett a kocsiforduló idő. Tények bizonyítják, hogy sokszor a MÁV a felkínált árut sem szállítja el. Ebből azt a következtetést is le lehet vonni, hogy a gyenge szállítási eredmények nemcsak a fuvaroztatók hétvégi rakodásának mérséklődése miatt következtek be. A cél az, hogy csökkentsük a költségeket és növeljük a hatékonyságot. *Nagyon sok múlik azon, hogy mit tesznek mindezért az üzemfőnökségek,* hiszen ők a végrehajtó szolgálat első vonalában dolgoznak. Az aprónak tűnő újítások, ötletek, kezdeményezések is sokat érnek. Ezt a szemléletet kell támogatni.

A személyszállítás díjának emelése miatt az utasok érzékenyebben reagálnak a vonatok tisztaságára, pontosságára, a vasutasok munkájára. Éppen ezért az utasokkal foglalkozóknak több kedvességet, figyelmességet és tapintatot kell tanúsítani.

A vitában elhangzottakat *Mészáros András* vezérigazgató-helyettes foglalta össze, majd az aktívaértekezlet *Szűcs Zoltán* vezérigazgató zárszavával ért véget.

K. S.

Sturovói változások

Sturovo, az ország második legnagyobb közös határállomása — a vágányokat átszelő sóhajok hídjáról nézve — ilyenkor derűs képet mutat. Az ősz eleji napsugarak hangulatosan verődnek vissza a bentálló kocsikon látható sok színű Skoda, Wartburg személyautókról. Másutt meg madár csapatok keringenek egy-egy szerelvény felett, mintegy jelezve, a a vagonokban gabonafélét szállítanak

— *Nálunk most van a nagy változás időszaka* — magyarázza *Schuck Géza*, a sturovoi MÁV kirendeltség vezetője —. Ezen a határállomason közlekedett a legtöbb nemzetközi személyvonat (24 óránként 13 pár), ebből október elejére csak négy marad. Közben megkezdődött az őszi csúcsforgalom, amely talán nálunk érezteti legjobban a nemzetközi gazdasági helyzet alakulását. A küldemények itt minden esztendőben ugyanazok: Magyarországról, vagy délről gabona, zöldség-, gyümölcsféléket és különböző élelmiszereket hoznak. Északról pedig többnyire gépek, szén, fa érkezik.

— Milyen forgalomra számítanak az év vegéig? — A kérdésre *Kovács Lajos* kereskedelmi főnökhelyettes ad választ:

— 1981 második negyedében 2 millió 60 ezer tonna árut bocsátott át Sturovo. Ez a szám az idei év hasonló időszakában 1 millió 176 ezerre esett vissza. Ebből az következik. hogy az elkövetkező hónapokban sem lesz olyan nagy forgalom, mint a korábbi években volt

— Ezek szerint könnyebb lesz a munkájuk?

— Erről szó sincs. A kocsikat ezután is meg kell vizsgálni. Ami pedig a létszám helyzetünket illeti, most hatvanöt a hiányunk. Emiatt a szabadságokat sem tudjuk úgy kiadni, ahogy szeretnénk.

— Mivel pótolják a nagyarányú létszámhiányt?

— *Az idén júliusban üzembe helyeztek nálunk egy VT 20-as jelzésű kocsiadatgyűjtő számítógépet* — válaszol Schuck Géza. — *Ez feltehetően nagy segítségünkre lesz.* A VT 20-as ma még csak kísérleti jelleggel üzemel, közben az újonnan betanított kezelőszemélyzetnek is be kell gyakorolnia magát.

— Egyéb gondjaink is vannak — szól közbe *Alföldi Albert* üzemmérnök. — Nincs például megfelelo csoportemelőnk, szekrényösszehúzó szerkezetünk. Hogy mégis megoldjuk feladatainkat, annak köszönhető, hogy a csehszlovák kollégákkal kialakított jo kapcsolat eredményeként kölcson kapjuk azt, ami kell. Ugyanez a helyzet a kereskedelmi szakszolgálatnál is. Sokan a saját számológépüket használják. Félreértés ne essék. ezzel korántsem azt akarom mondani, hogy mi csak a készet várjuk, amit lehet, azt itt házilag megoldjuk. A műszakiak például sokáig rossz szociális körülmények között dolgoztak. A műhelyben volt az öltöző, mosdó, egy szóval minden. Nem régen kaptunk egy kiselejtezett személykocsit, amelyből huszonöt dolgozónk részére szociális helyiséget alakítottunk ki.

A forgalom zavartalan lebonyolítását az idén is gyakran hátráltatják a belföldről érkező, *műszakilag hibás kocsik.* Ez év második negyedében 9277 vagon érkezett műszaki hibával, 848-at pedig téves okmányok miatt kellett félre állítani. S vannak olyan kocsik, amelyeket a benne levő áruk hiányos csomagolása végett küldenek vissza.

— Hogyan tovább?

— Arra törekszünk, hogy növeljük a több szakmával rendelkező vasutasok számát. Ezzel egyensúlyozhatjuk legjobban a létszámhiányt, mert a munkatársakat így oda tudjuk mindig állítani, ahol éppen a legszükségesebb. Nagyon fontosnak tartjuk még a csehszlovák kollégákkal való eddig jól kiépített emberi, hivatali, baráti együttműködés ápolását — mondotta befejezésül Schuck Géza.

Séra Sándor

Egy évtizede várnak rá

Sínen van a celli víz

Ki tudja hányadszor hangzott el a következő párbeszéd a celldömölki rendezőpályaudvaron, az ott dolgozók és a várakozó mozdonyszemélyzet között:

— *Adjál pajtás a kannámba egy kis friss ivóvizet!* — kérték az utazók.

— *Honnan? Nekünk sincs* — így a válasz.

Szeptember elején az állomástól a rendező felé húzódó 600 méter hosszú árok felét már kiásták a munkások. Az előzményekről *Bálint Sándor*, a körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának a titkára tájékoztat.

— *Tíz éve vajudó problémánk oldódik meg* — mondja. — *A rendezőpályaudvaron dolgozó 40 sarusnak, váltókezelőnek, térfelvigyázónak és forgalmi szolgálattevőnek nem volt vize a szolgálati helyén és környékén. Az ivóvizet kannába hordták, ha jól beosztották, megmoshatták a kezüket, mosakodásra már nem futotta.*

A rendezőben a kedvezőtlen munkakörülmények rontották az amúgy is nehéz létszámhelyzetet — folytatja tovább Bálint Sándor. — Szakszervezeti bizottságunk május 11-i ülésén megbízott, hogy az igazgatóságnál szorgalmazzam a rendező vízellátásának a megoldását.

— Könnyen ment?

— Nem! Annak ellenére, hogy a csomóponti pártvégrehajtóbizottság és a területi szakszervezeti bizottság is támogatott bennünket. Az igazgatóságon egyesek divatos szóbeszéddel ironizálva akartak elutasítani: *„Ez a szakszervezet termelést segítő tevékenysége?”* — mondták.

Végül az igazgatóság vezetői megalapozottnak értékelték a celldömölkiek kérését. Engedélyt adtak a közel 200 ezer forintba kerülő beruházás megkezdésére. *A folyóvíz bevezetése az év végére megtörténik.* A jövő tavaszra még két, szociális célokat szolgáló konténert is kapnak a nehéz, fizikai munkát végző vasutasok.

A költségvetés csökkentése érdekében társadalmi munkát is vállaltunk — mondotta az szb-titkár. — A 600 méteres vízvezeték csatornájának a kiásását és betemetését a csomópont dolgozói vállalták. A mi feladatunk most ennek a szervezése.

Sz. J.

AKTUÁLIS PORTRÉ

Az elkötelezett vezér

A 32. vasutasnap alkalmából Miniszteri dicséret kitüntetést kapott *Horváth László*, a veszprémi körzeti üzemfőnökség mozdonyvezetője. A közelmúltban életútjáról. munkájáról beszélgettünk

— Hogyan lett vasutas?

— Vámoscsaládon, egy kis Vas megyei faluban gyerekeskedtem Egyetlen szórakozásunk volt, a kétvágányú vasútállomás meglátogatása. Egyszer a váltókezelő a piros zászlóval a fenekemre csapott. Eget verő bőgésemet a mozdonyvezető azzal engesztelte ki, hogy felvitt a járművére. Utána mindig ilyen jóságos mozdonyvezető akartam lenni . . .

Az út azonban nem volt egyszerű a vezérállásig. 1951-ben protekcióval sikerült bekerülni mozdonylakatos-tanulónak a szombathelyi járműjavítóba. Az ajánló a vasi megyeszékhelyen azonban már nem tudott helyet szerezni a fiatal szakmunkásnak.

— *Veszprémbe kerültem, itt volt számomra hely* — folytatja. — *Előbb motorlakatosként dolgoztam. 1953. augusztus elsején kerültem a 375-ös gőzösre tanulni.*

— Nem vágyott haza Vasba? — kérdezem

— De, igen. 1957-ben, mielőtt elmentem volna gőzmozdonyvezetői tanfolyamra, lett volna hely Szombathelyen. A veszprémi barátaim, munkatársaim azonban lebeszéltek Itt azonnal mehetsz tanfolyamra, ott meg új leszel, várni kell a sorodra — mondták.

Horváth László fiatal korától elkötelezett ember. Tagja volt az EPOSZ-nak, a DISZ-nek és a Kommunista Ifjúsági Szövetségnek is. 1961-től párttag és munkásőr. A városi pártbizottság határozata alapján 1978-ban a Veszprémhez csatolt Kádártán — lakóhelyén — lakótelepi pártszervezetet alakított. Jelenleg tagja a városi lakótelepi pártszervezeteket irányító pártvezetőségnek. *A Munkásőrségben több parancsnoki dicséretet kapott. Kétszeres kiváló dolgozó.*

— Elégedett ember? — faggatom.

— Igen! — hangzott a határozott válasz. — Annak ellenére, hogy öt évvel a nyugdíj előtt magamban hordom a gőzmozdonyvezetők betegségét, a reumát és a vérnyomásommal is problémák vannak.

— *Sokan irigylik a mozdonyvezetők viszonylagos magas fizetését* — folytatja. — *Jobb lenne a túlóra nélkül kevesebb fizetés, a több szabad idő, a pihenés.*

— Úgy tudom; két serdülő fia van. Ők nem a vasútra tartanak?

— *De igen. Ők is mozdonyvezetők lesznek . . .*

Sz. Jakab István

Fáradtság, front, figyelmetlenség

Törődjünk többet önmagunkkal és egymással a munkahelyeken

Már közhelynek számít ha azt mondjuk, a vasút veszélyes üzem. Bármennyire is elkoptatott azonban ez a megállapítás, sokan mégis elfeledkeznek erről. Bizonyítja mindezt a halálos és súlyos balesetek számának növekedése. Nem használ az intő szó, a figyelmeztetés és az oktatás. Júliusban például hatan fizettek életükkel mindezért. Havonta általában 300 balesetet jegyzőkönyveznek a MÁV-nál. Közülük kettő-három halálos. Az alábbiakban néhány tragikus kimenetelű baleset ok és okozati összefüggéseit tárjuk fel a vizsgálati jegyzőkönyvek alapján.

Tiltott helyen közlekedtek

A záhonyi rendezőpályaudvar 423-as számú kitérőjében történt. Az ebédről munkahelyükre igyekvő O. J. kazánfűtőt és S. M. szállító-rakodó munkást *a 4-es számú tartalékmozdony által szalasztott kocsik elütötték.* O. J. *sérüléseibe belehalt. Társának pedig mindkét lábát levágta a kocsi.*

Mi okozta a balesetet? A vizsgáló bizottság megállapította, hogy a két dolgozó *tiltott helyen közlekedett*, pedig ennek veszélyeire többször figyelmeztették őket. A pályán ráadásul figyelmetlenül közlekedtek, egy bérlap utánszámolásával foglalkoztak.

Tragikus baleset áldozata lett V. I. huszonhét éves mozdonyvezető is. A V43-as gépen állomási várakozás közben a mozdonyfülke fűtéshibáját kereste a motorházban. *A mozdony feszültség alatt volt.* Karja a nagyfeszültségű térbe került, s ott jobb kezének mutatóujjával véletlenül hozzáért egy fűtési biztosító érintkezőjéhez.

A balesetet az okozta, hogy a mozdonyvezető tévesen ítélte meg a berendezés feszültségállapotát. A fűtéshibát azért kereste, mert az üzemi naplóba ezt korábban bejegyezték. Időközben azonban a hibát kijavították, amiről szintén az üzemi napló egyik bejegyzése tanúskodik. V. I. azonban erről nem győződött meg.

Áramütés következtében halt meg K. A. rakományigazító is, aki nem azon a szerelvényen dolgozott, amelyre a munkaengedélye szólt. A kocsik felső ajtajainak lezárását egy feszültség alatt lévő villamos felsővezeték alatt végezte és bekövetkezett a tragédia. Ezt a balesetet azonban nemcsak a dolgozó tévedése, figyelmetlensége okozta. A bizottság munkaszervezési hiányosságot is feltárt. A brigádvezető kötelessége lett volna ugyanis a rakományigazítók feladatának pontos meghatározása, a helyszínen, a szerelvény mellett. Ez nem történt meg. A rakományigazítók ezért maguk határozták meg az elvégzendő munkát.

Halálos áramütés

Ugyancsak a nagyfeszültség oltotta ki K. G., 26 éves mozdonyvezető életét is. A jól képzett dízelmozdony-vezető gépével a ferencvárosi vontatási főnökség V-ös számú vágányán állt. A motort már korábban leállította és a motortérben a gép villamos berendezésének felülvizsgálatával foglalkozott. Közben megeredt az eső. A motortetőtér szellőzőnyílásai nyitva voltak. Hogy a motortér ne ázzon be, K. G az egyik búvónyíláson a motortetőre lépett, hogy lezárja a nyílásokat. *A fölötte húzódó 25 kV-os felsővezeték közelébe került, és halálos áramütés érte.*

Súlyos következményekkel járó balesetet szenvedett R. J.-né vonatfelvevő, aki egy sérült kocsi saroklépcsőjére lépve az ütközők fölött akart átmenni a kocsisoron. *Közben a tartalékmozdony meghúzta a vagonokat, és az asszony a kerekek alá esett.* A jobb lábát amputálni kellett.

Az ismertetett tragikus példák arra is figyelmeztetnek, hogy a munkahelyeken többet kell törődni a dolgozók személyiségével, magatartásuk, beidegzett szokásaik megfigyelésével, hiszen munkavédelmi szempontból mindez fontos lehet. A legkörültekintőbb oktatás, nevelés sem képes a biztonsági követelményeknek érvényt szerezni, *ha egy-egy munkahelyi kollektíván belül nem éreznek felelősséget egymásért, rossz a munkahelyi légkör, a vezetők és a beosztottak egymáshoz való viszonya stb.*

Mindezekből arra lehet következtetni, hogy a biztonságos munkavégzés csak részben függ a munkavédelmi intézkedésektől, előírásoktól, paragrafusoktól. Az egyének felelősségérzete, fegyelme, szaktudása, helyismerete csökkentheti a baleseti veszélyt, kevesebb lehet a tragikus következménnyel járó esemény.

Hatékonyabb balesetmegelőzést

Csökkenthető a veszélyhelyzet azzal is, ha a munkát irányító vezetők, munkatársak felfigyelnek egymás hangulatváltozására, kiegyensúlyozatlanságára, dekoncentráltságára. A dolgozók alkalmazkodóképessége, idegállapota ugyanis egy műszak alatt is változik, fáradtság, időjárásfront, vagy egyéb okok hatására. A legtöbbször ekkor következik be — a pillanat tört része alatt — a baleset. Önmagunkat és társunkat ismerve azonban — ha tisztában vagyunk e közvetett veszélyek következményeivel — hatékonyabbá tehetjük a balesetmegelőzést.

P. I.

Ma gondolkodjon — holnap újítson

HASZNOS TUDNIVALÓK KEZDŐ ÚJÍTÓKNAK

Akinek van egy jó ötlete és azt újításként szeretné hasznosítani, ismernie kell a formaságokat is. Nevezetesen azt, hogy mit kell tartalmaznia az újítási javaslatnak? Mindenekelőtt a megoldás módját és eszközét, szerzőjének nevét, beosztását, valamint szükség esetén a vázlatrajzot, vagy a kísérleti darabot.

Csak olyan újításra alapítható jog, amely legalább a javaslattevő nevét és lakcímét tartalmazza, illetve a megoldást a megvalósításhoz szükséges mértékben ismerteti. Az újítási javaslatot mindig a hasznosító szolgálati főnökséghez kell benyújtani.

A javaslat akkor tekinthető újításnak, *ha a javaslat ismerteti a megoldás eszközét és módját, a megoldás műszaki, illetve munka- vagy üzemszervezési jellegét.* Ezen kívül, ha a javasolt megoldás viszonylag új és hasznosítása a vállalat részére legalább 1000 forinton felüli eredményt hoz.

A javaslat megtétele nem tartozik előterjesztőjének munkaköri kötelességei körébe, vagy munkaköri feladatain belül jelentős alkotói teljesítménynek minősül, nem okoz fogyasztói érdekeket sértő minőségromlást.

A felsorolt feltételek egyidejű fennállását hivatalból kell vizsgálni, és bármelyik hiánya esetén a javaslat nem tekinthető újításnak.

Újítási feladattervben meghirdetett, sürgős vagy szakmai gyakorlatot igénylő jelentős feladat megoldására előzetes szerződés köthető. A feladattervi témára meghirdetett különdíjat a megoldás elfogadásától számított 30 napon belül ki kell fizetni.

Az újítás szerzőjének — ellenkező bizonyításig — azt kell tekinteni, aki a megoldást tartalmazó újítási javaslatot elsőként nyújtotta be a hasznosító szolgálati főnökséghez. A javaslattevőket egyenlő arányban kell társszerzőnek tekinteni, ha az újítási javaslatban nem jelölik meg a szerzőség arányát. Szerzőségi (társszerzőségi) igény érvényesíthető legkésőbb az újítás hasznosításának megkezdésétől számított egy éven belül a bíróságnál.

A javaslattevő a benyújtott újítási javaslattal kapcsolatos bármely sérelem esetén az elbíráló szerint illetékes szakszervezeti szervhez fordulhat. Az újító anyagi elismerésével — tervező rajzolói díj, feladattervi különdíj stb. — kapcsolatos viták eldöntése a bíróságra tartozik. A bíróság a vállalatot az újítás hasznosítására nem kötelezheti.

Újítási javaslattal kapcsolatos minden beadvány és eljárás, újítóval kötött kísérleti, hasznosítási szerződés, valamint újítással kapcsolatban folyamatba tett polgári peres és nem peres (végrehajtási) eljárás illetékmentes.

Dr. Gyóni Béla

Pályamunkások a barlangfürdőben

A hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottsága a közelmúltban kirándulást szervezett *Miskolc-Tapolcára.* A kirándulásra nyolc szolgálati hely dolgozóit hívták meg. Valamennyien megfürödtek a barlangfürdő frissítő vizében, majd csónakáztak és pihentek.

A szakszervezeti bizottság térítésmentes ellátást biztosított a résztvevőknek, akik a gondoskodásért köszönetüket fejezték ki.

Rapi József

Hegyeshalmi fúvósok Ausztriában

A hegyeshalmi vasutas fúvószenekar meghívására a 32. vasutasnapon Hegyeshalomban és Mosonmagyaróváron szerepelt a brucki ifjúsági fúvószenekar. A látogatás folytatásaként *augusztus 29-én és 30-án Ausztriában jártak a hegyeshalmi vasutas fúvósok.*

A 29 tagú együttes az első napon a helyi vöröskeresztes ünnepségen klasszikus szerzők műveiből adott közös koncertet a vendéglátókkal. A fellépés után a bruckiak a látogatás hátralevő idejében rövid helyi és bécsi városnézésre vitték a magyar vasutas fúvósokat.

Ihász-Kovács Éva

KÉSŐI MOZAIK

— *Apámnak* —

Minden piros vonat Veled indul.
Ugy, ahogy futószalagon
oson az élet.
Letérdelek minden sinpárhoz,
mert mindenik olyan
minthogyha Te vigyáznád!
A sokszemü szerelvény előtt
alakod áll, — belevésve a tájba
és minden állomásra úgy indulok el,
mintha Hozzád utaznék . . .
Messze vagy rég!
Ki emlékszik a percre,
amely kettévágta fiatalságod?
Most már én vigyázok.
Tükörképed a létem,
és ha vészfékem meghúzná a
Könyörtelenség,
maradj itt még, a
fiamban-áldott . . .
Szeretek elutazni,
hogy visszautazzam,
s kimondjam: én, Te.

Megint egy útátjáróban...

Szeptember 9-én, mint arról az újságok, a tv és a rádió beszámolt, súlyos baleset történt Székesfehérváron, Szárazrét megállóhelynél levő fényjelzővel biztosított útátjáróban. A gyorsvonat belerohant egy utasokkal teli Volán csuklós autóbuszba, amelynek vezetője körültekintés nélkül hajtott a sínekre. A súlyos baleset következtében 16-an a helyszínen meghaltak. A felvétel, mely nem sokkal a baleset után készült, önmagáért beszél.

Óvári Árpád felvételei

ALIG HISZEK A SZEMEMNEK

Alig akartam hinni a szememnek: annak rendje-módja szerint, a mi utcánk általános iskolájában is megkezdődött a tanév, s reggel háromnegyed nyolc tájt nagyobb volt a csúcsforgalom a keskeny lakótelepi közben, mint kora délután a pesti Nagykörúton. A nyolcéves B. Ági a legújabb típusú 1500-as Ladával érkezett, a 11 esztendős Z. Zoli az immár nálunk is kapható Zasztavával, s hogy a hetedik osztályos M. Annamária se adja alább, ő acélkék Volvóval siklott a tanintézet elé, leereszkedően fogadva az öreg Trabanttal odapöfögő S. Botondot. Tévedés ne légyen: nem történt szabálysértés, nem Ági, Zoli, Annamária, vagy Botond vezette a gépkocsikat —, ők utasok voltak. Szüleik fuvarozták őket az iskolakapuhoz, nehogy a kisiskolásoknak sokat kelljen gyalogolniuk. A nyár végi — kétségkívül még perzselő — nap is sütött, s az erős napfény ugyebár ráncosítja a bőrt. Az aggódó szülő pedig az ilyet nehezen viselné el . . .

Alig akartam hinni a fülemnek: meséli kisebbik lányom, hogy B. Ági az idén „Olaszban" járt a szüleivel, Z. Zoli az óceánt is átrepülte, M. Annamáriáéknak viszont csak két tátrai hétre telt, meg is mosolyogták őt a többiek, már tizenhárom éves, maholnap táncolni jár, s még nem tudja, milyen az Alpok, augusztusban hófödte csúcsokkal. Legjobban persze — Annamáriával együtt — G. Erzsi nénit, a magyar nyelv tanítóját mosolyogták meg, aki vakációjának jelentős részében úttörőtáborban felügyelt valahol a Velencei-tó környékén (mégcsak nem is a Balatonnál, ráadásul nem is a víz partján), s híre ment: autóbuszbérlete sincs, villamossal jár napról napra, háromszor átszállva, Pest egyik távoli kerületéből ó, a szegény pára . . .

Alig akartam hinni az álmomnak, amely a tanévnyitó napját követő éjszakán nyugtalanított (mert úgy hírlik, aki mélyen alszik, az nem álmodik; eszerint nem aludtam elég mélyen). Valami sajátos, mesebeli időgépbe ültünk, s B. Ági, Z. Zoli, M. Annamária, meg S. Botond hipp-hopp felnőtté serkentek befejezték iskolai tanulmányaikat, s munkát vállaltak itt-ott-amott. B. Ági elpanaszolta: irodában dolgozik, ám az írógépet nem villany vezérli — felháborító! — a folyosók nem légkondícionáltak, a mellékhelyiségekben pedig nem szól a muzsika. Z. Zoli olyan gyárban kapott munkát, ahol a gép mellett állva kell dolgozni, s az átkozottul fárasztó, szólt is a papának, hogy ő inkább elszegődik portásnak, mivelhogy a portás ülhet, s nincs is más dolga, minthogy köszöngessen, az igazgatónak nagyobbat, az osztályvezetőnek kisebbet, a műhelybelieknek pedig elég biccenteni is, habár azt sem muszáj. A papa megígérte, hogy segít, beszél majd valahol egy fő-főigazgatóval. M. Annamária fodrász lett, de ő sem elégedett, mert az egynapi borravalója alig több, mint amennyit S. Botond édesapja kapott egy tudományos értekezéséért. Micsoda világ, micsoda világ! — sopánkodtak az álmomban hirtelen nagyra nőtt gyermekek, s sopánkodtam én is, mihelyt felébredtem: minek kell negyven fölött késő este sokat ennem, ennék kevesebbet, nem gyötörnének rémálmok éjszaka!

Magamban még azt is mondtam: micsoda világ, micsoda gyerekek . . . de hamar módosítottam: micsoda világ, micsoda szülők! Ági és Annamária a hibásak, amiért megmosolyogják G. Erzsi nénit, vagy az „Olaszba", az óceánon túlra vakációztató anyuka-apuka? S eszembe jut Gy. Gyuri is, aki a minap, a Duna partján megállva rámutatott a Halászbástyára: „ott van ni, a Hilton tornya". Az angyalát! S milyen büszkén nézett körbe Gyuri-anyu, Gyuri-apu, amiért oly jól tájékozott a csemetéjük!

Olcsó fordulat volna megkérdezni Ágitól, Annamáriától: tudják-e, hogy mi volt a „tuja"? S kiselőadást tartani arról, hogy aki nem akart tujázni — vagyis a villamos ütközőjén utazni —, annak hány kilométernyire volt gyalogosan Angyalföldtől Újpest. Korszerűtlen meggyőző módszer lenne Gy. Gyuritól tudakolni, hol is osztotta ingyenlevesét Róbert bácsi, meg hogy mi a különbség a szép nevű, tegnapelőtti Valéria-telep, s a kevésbé szép nevű, mai Kaszásdülő között. De megis: kedves anyukák-apukák, nem szabtak még valamennyiünk lábára hétmérföldes csizmát. Lehet kisebbet is lépni, akkor is előbbre megyünk.

Aztán eszembe ötlik: mintha valamikor öt-hat évvel ezelőtt mondtam volna ilyesfélét anyukának-apukának. Hogy néhány határral arrébb — vagyis „odaát" — már jobban megnézik, mit mire költenek. Hogy olyan különös szavak hallhatók, mint „válság", meg „pénzromlás". No persze — bólogatott anyuka-apuka, de ami ott van, az ott van, ami pedig itt, az itt. S jött a „népinek" vélt bölcselet: „valahogy csak lesz, mert úgy még sosem volt, hogy sehogy se lett volna". Valahogy lett, valahogy van —, így igaz.

Csak nehogy az álmom valóra váljék, s Ági, Annamária, meg a többiek tíz-tizenöt év múlva valóban arra panaszkodjanak, amit most még a túlméretezett vacsora rovására írtam. S ne nagyszülőkorban ostorozzuk őket, amiért majd akkor, anyuka-apukaként, ők nevelik félre csemetéiket.

F. T.

Vasúton és közúton Sarkadról Okányba

Polgári védelmi gyakorlat Békés megyében

Kincses Sándor vonatvezető és Huszár Sándor motorvezető az utasokkal beszélget

Az állomás előtti téren egyre nő a sokadalom. Csoportokban érkeznek a férfiak, nők, iskolások, családanyák, idősebb emberek, kis csomagokkal, útravalóval, ennivalóval, üdítő italos üvegekkel. Rekkenő a hőség, de türelemmel várnak Egyenruhás polgári védelmi parancsnokok, aktivisták, szolgálattevő rendőrök, munkásőrök és vasutasok szervezik-irányítják az emberáradatot.

Vasúti szerelvények gördülnek be a szabad vágányokra. A motoros vontatású személykocsik ajtajában is megjelennek a polgári védelmi szakszolgálat emberei. Gyors, határozott az intézkedésük. Alig néhány perc és megtelik az első szerelvény. Füttyszó harsan, lendül az indító tárcsa és máris kigördül az első vonat Sarkad állomásáról.

A következő, a kettes számú szerelvényen mi is helyet kapunk. *Nyári Béla*, a vonat polgári védelmi parancsnoka, a kitelepítési szakszolgálat láthatóan jól felkészült szakembere, aki „civilben" általános iskolai tanár, most felelős 353 lakos útbaindításáért. Ennyien férnek el kényelmesen a hat kocsiból álló szerelvényen.

Sarkad harmadik és negyedik kerületének lakóit érinti a kitelepítés, ők a polgári védelmi gyakorlat részesei. A kitelepülők. *Négy szerelvény és tucatnál több Volán-busz szállítja őket a távoli Okány faluba, a befogadó településre.*

Nyári Béla ellenőrzi a beosztottakat, a vonatszerelvényre rendelt erőket, a rendfenntartó szolgálat embereit, meg egy hivatásos, egy önkéntes rendőrt, egy munkásőrt, no és természetesen a készségesen közreműködő vasutasokat.

Kincses Sándor vonatvezető az óráját nézi. 15 óra 6 perc, az indulás pontos ideje. *Huszár Sándor* motorvezető már a helyén ül, ellenőrzi a műszereket. Felszállt a vonatra Koczka János vonalellenőr, aki felügyel a kiadott intézkedés végrehajtására, a nem köznapi menetrend betartására. Ő is jól emlékszik az 1970-es árvízre. Akkor éjjel szolgálatban volt éppen az állomáson. Megszólaltak a szirénák, nagy erők mozdultak meg a település lakosainak mentésére, feszített ütemben dolgoztak, megállás nélkül, több napig tartó, váltás nélküli szolgálatban.

Elérkezett az indulás ideje

Ma derűsebb, nyugodtabb a kép. Az emberek fegyelmezetten, a helyzethez illő komolysággal helyet foglalnak a kocsikban. Valahol nevetés harsan az öblös férfihangra, hogy *„hol osztják itt a sört?"* A sörbarát szomját az asszonyok ásványvízzel próbálják csillapítani.

Szinte észrevétlenül indul a szerelvény. Kis csönd, nézelődés, integetés a pályaudvaron maradt ismerősöknek és már robogunk az őszi színekben pompázó határban. Kincses és Huszár, a két Sándor a szolgálatban is jól ismerik egymást. A *Vésztő—Gyoma—Püspökladány* vonalon járnak „békeidőben". Most a szabad szombatjukat áldozták fel a köz javára, a polgári védelmi gyakorlat sikeréért. (Huszár Sándor a motorjával foglalatoskodna, Kincses Sándor kedvenc nyulainak ellátását bízta a családra.)

... Kötegyánon vagyunk, határőrök biztosítják a befutó szerelvényt. *Papp József* rendőr zászlós, rendfenntartó parancsnok leszáll a vonatról. Megkeresi *Murok László*t, az önkéntes rendőrt, *Tokaj Sándor*t, a munkásőrt, röviden szót vált a határőrrel. Látható, hogy minden rendben.

Innen másik vágányra kanyarodnak és irány Méhkerék. A kocsikban előkerülnek az olvasnivalók, könyvek, újságok, a képregények és a keresztrejtvények. De a legtöbben vidáman beszélgetnek vagy vicceket mesélnek. *„Jó a hangulat, mert szép az idő"* — nyugtázza a derűs hangzavart elégedetten *Koczka János* vonalellenőr.

Sarkadkeresztúron egy keveset várnunk kell, mert nem messze az állomástól, a vasúti átjárón át oszlopban vonulnak a Volán buszok, szintén sarkadi kitelepülőkkel. Rendőrségi járművek vezetik és zárják az oszlopot, elterelik a forgalmat, zöld utat csak az autóbuszkaraván kap és utánuk mi a jelzővel: szabad a pálya Okányig.

Éles kürtszóval jelezzük az érkezést. A díszes, fellobogózott állomáson a befogadó szakszolgálat emberei várnak. Gyors ellenőrzés, regiszter, uzsonnára egységcsomag, üdítő ital a szomjas utasoknak. A kerítésen túl integetnek az okányiak: *„Gyertek, várunk benneteket!..."*

És elindulunk a faluba, ahol néhány órára befogadnak bennünket, a számunkra még ismeretlen, de biztonságot jelentő otthonokba... Azután, új ismerősökkel, élményekkel, tapasztalatokkal gazdagodva indulunk majd vissza Sarkadra.

Szöveg és kép:
Hegedüs Ferenc

Megérkezés Okányba

Levél Tokióból

A Japán Vasutasok Országos Szakszervezete (KOKURO) július végén tartotta Tokióban 44. kongresszusát. A több mint négyszáz küldött megvitatta a Japán Államvasutak magántulajdonba adásának és a vasutasok létszámcsökkentésének tervét, a sztrájkjog visszaállításával kapcsolatos feladatokat és az országos munkaerőhelyzetet. A szakszervezet továbbra is hozzá akar járulni a világ dolgozói szolidaritásának erősítéséhez. Síkra száll azért, hogy a nemzetközi munkásmozgalom hatékonyan járuljon hozzá a világ békéjéhez, a világ dolgozói demokratikus jogainak és érdekeinek védelméhez.

Szakszervezetünk a vasutas dolgozók nevében táviratban fejezte ki jókívánságait a KOKURO kongresszus résztvevőinek. Táviratunkra a következő választ kaptuk:

„Nagyra értékeljük a KOKURO kongresszusához intézett testvéri üzenetüket. Örömmel értesítjük Önöket, hogy összejövetelünk az 1982. évi akciópolitikáról folytatott viták után sikeresen zárult. A kongresszus napján, az adminisztratív és pénzügyi reformokat előkészítő tanácsadó testület a kormánynak ajánlásokat nyújtott be, amelyek fő célja a Japán Államvasutak „rehabilitációja" volt. Ennek alapján a Japán Államvasutak kérdése a politikai viták gyújtópontjába került. Válaszként e lépésre a Japán Államvasutak vezetői igyekeztek keresztülvinni az üzemi szintű tanácskozási rendszer teljes revízióját, a további tárgyalások teljes felfüggesztését, a vasutasok utazási kedvezményeinek eltörlését, a bérek emelésének megfékezését stb. Úgy ítéljük meg, hogy ez a támadás a legsúlyosabb azok közül, amelyeket valaha is tapasztaltunk szakszervezetünk történetében. Elhatároztuk, hogy megerősítjük egységünket e támadások ellen. Köszönjük Önöknek együttműködésüket és mozgalmunk iránti szolidaritásukat.

Tisztelettel:

Makoto Morikage
elnök

Öt vasutas nyugdíjba ment

A közelmúltban vonult nyugdíjba a szentesi körzeti üzemfőnökség öt tapasztalt vasutasa: *Szikszai Mihály* vonatvezető, *Horváth Imre* vonatkezelő, *Dobos Eszter* jegyvizsgáló, valamint *Szabó István* és *Szarvas Mihály* vonatvezető. Több évtizedes baráti kapcsolat fűzte őket egymáshoz és a vasúthoz. Búcsúztatásukon részt vettek a főnökség vezetői, a barátok és a kollégák.

Szőke Pál üzemfőnök-helyettes méltatta munkásságukat, fegyelmezett, példamutató magatartásukat, önzetlenségüket. Sok fiatal vallhatta őket tanítómesterüknek.

Az öt nyugdíjasnak a munkatársak ajándékokkal kedveskedtek.

Társadalmi munka

Miskolcon felavatták a Borsod megyei kórház területén az új gyermek-rehabilitációs központ épületét. Az átadás előtt a *járműjavító üzem* vöröskeresztes alapszervezetének aktivistái is részt vettek a csinosítási, takarítási munkában. A szakszervezet Miskolc városi Tanácsától elismerő oklevelet kapott társadalmi munkájáért.

Dombóváron felújítják a vontatási telep víztornyát

Hatvannyolc év után először veszi körül állványkoszorú *a dombóvári vontatási telep ipari víztornyát*. Az 1914-ben épült 34 méter magas torony 500 köbméter űrtartalmú tartályába régen a Kaposvölgyi folyó vizét nyomatták fel és a torony látta el Dombóvár-Alsón és a fűtőházban is a gőzmozdonyokat vízzel. Ma már, a gőzmozdonyok kiszorulásával a dízelek vételezhetnek ivóvíz minőségű vizet.

A csövek szigetelése már elhasználódott, a 68 éves tömítések sem állnak ellen a hődilatációnak, ezért a Kaposvári Épület- és Hídfenntartó Főnökség IB. építésvezetőségének dolgozói, a pécsiek segítségével, a tornyot ebben az évben felújítják.

Szeptember 29.

A fegyveres erők napja

A pákozdi dombon, az emlékmű tövében szeptember 29-én — minden esztendőben — megszólalnak a kürtök, meghajolnak a zászlók, koszorúk kerülnek az obeliszk talapzatára. Az ország népe fegyveres fiai, 1848. emléke előtt tiszteleg. Az első gondolat mindig az övék, a dicső elődöké, *Dózsa kaszás parasztjaié, Rákóczi kurucaié, a vörös sipkás honvédeké és századunk nagyszerű harcosaié, akik a Tanácsköztársaság frontjain, Madrid falai alatt és a partizánosztagok harci útjain küzdelmes harcokban tettek hitet a haladás ügye mellett.*

A következő gondolat már a máé: fegyveres erőink ma a szocialista társadalmi rend, a sok vérrel kivívott szabadság és a béke védelmezői. Soha ilyen hosszú történelmi szakaszon át nem volt még Magyarország a világtörténelem haladó erői között. Soha nem volt ennyi barátunk és fegyvertársunk, ami a *Varsói Szerződés* békét és biztonságot védelmező koncepciójának általános. nemzetközi eredménye, de számunkra nemzeti eredmény, történelmi siker, s a biztonság záloga is.

A harmadik gondolat az, amit ehhez fegyveres testületeink tisztjei, katonái, polgári dolgozói hozzátesznek: a korszerű technika biztosítása, ennek a technikának magas fokú ismerete, a fegyelmezett, szilárd erkölcsi-politikai alapokon nyugvó munka. Mindazok odaadó. szorgos munkája, akik — elődeink nyomdokain járva — a honvédelem ügyéért mindig tenni készek.

A szocializmus építése és védelme pártunk és kormányunk politikájának elválaszthatatlanul összekapcsolódik, egységet alkot. Ez az elvi álláspont jutott kifejezésre pártunk XII. kongresszusának határozatában is, amely kimondja: *„A Magyar Népköztársaság fegyveres erői és testületei méltók népünk bizalmára. A dolgozó tömegekre támaszkodva — szövetségi rendszerünk keretében — megbízhatóan védelmezik szocialista vívmányainkat, népünk békéjét. Hazánk érdekeivel összhangban, a nemzetközi helyzet követelményeinek megfelelően erősítjük honvédelmünket, korszerűsítjük néphadseregünket..."* Tudjuk, hogy a honvédelem erősítése éppen a béke, a biztonság megőrzése érdekében változatlanul fontos. Óvjuk a békét, mert az imperializmus ismét nyíltabban támad, mert az óceánon túl egy újabb tömegpusztító fegyvert kezdenek gyártani, mert tőlünk nyugatra újabb rakétákat telepítenek. És féltjük az enyhülést is, mert tudjuk, hogy ez a tartós béke reményét ígérő folyamat a katonai erők egyensúlyán alapul, márpedig a NATO fegyverkezési terve ezt az egyensúlyt szeretné a maga javára megbontani. Ezért pártunk és kormányunk állandóan gondoskodik arról, hogy a fegyveres erők rendelkezzenek mindazokkal az eszközökkel, amelyek a haza védelméhez szükségesek.

Fegyveres erőink tagjait népünk bizalma övezi. Találkozunk velük a határon, amikor kezükbe adjuk útlevelünket, igazodunk útmutatásaikhoz a közlekedésben. ott látjuk őket a tanintézetekben, az MHSZ klubjaiban és bázisain, amikor közreműködnek a fiatalok hazafias-honvédelmi nevelésében, az előképzés programjainak szervezésében. És társak vagyunk velük — a katonákkal — a nagy építkezéseken, az utakon és a vasúton. Elismerést érdemelnek a néphadsereg építő műszaki alakulatai, amelyek a létrehozásuk utáni évi egymilliárddal szemben ma már évente ötmilliárd forintos termelési értékkel növelik a nemzeti vagyont. S ebben az összegben jelentős tétel annak a munkának az értéke, amellyel a katonák — immár közel két évtizede — részt vesznek a MÁV különböző nagy beruházásainak megvalósításában

Mindezen túl honvédelmi képességünk fokozásában belső biztonságunk megőrzésében nemcsak a fegyveres testületek tagjai, hanem a lakosság legszélesebb rétegei is tevékenyen részt vesznek. *Példaként idézhetjük a munkásőrök önként vállalt szolgálatát, közöttük nagy számban a vasutasok nagyra értékelt közéleti szerepét.* Határőreink, rendőreink munkáját önzetlenül segítik az önkéntes határőrök és az önkéntes rendőrök, akik közül nem egy vasutas magas elismerésben részesült tettrekész szolgálatáért, bátor helytállásáért. Őket is köszöntjük ma. s kívánunk sok sikert ahhoz, hogy eredményesen munkálkodhassanak szocializmust építő népünk javára.

H. F.

Negyven év a vasút szolgálatában

Tényleges vasúti szolgálatának utolsó napján kerestem fel *Gellén Mihály* főtanácsost, Békéscsaba állomás térfőnökét.

1943. március 16-án Biharpüspöki állomáson lépett a vasút szolgálatába. A háború éveiben vonult be katonának és mint akkor oly sokan, ő is hadifogságba került. 1946. január 21-én tért haza és azonnal jelentkezett munkára Kötegyán állomáson. A munka mellett tanult, elvégezte a MÁV Tisztképző forgalmi-kereskedelmi tagozatát.

A forgalmi szakterületen távírász. vonatmenesztő-térfelvigyázó, forgalmi szolgálattevő munkakörökben dolgozott. Tíz évig volt az Alföldi Kisvasút vezetője. Térfőnöki beosztásában 1965 óta dolgozik. *A közel négy évtizedet becsülettel, kitartó szorgalommal dolgozta végig. Soha nem nézte mikor van a munkaidejének kezdete és a vége, csak egyet tartott szem előtt, a vonatforgalom irányítását.* Örömét lelte munkájában, a vasúti szolgálatot hivatásának tekintette, ez töltötte be egész életét.

— Most, hogy elköszönök, nem vagyok nyugodt. Aggaszt a vasút jövője. Úgy látom, hogy a mai fiatalok egy részéből hiányzik a „vasutas szív". Pedig ők nem is tudják, milyen volt a 24-es fordulószolgálat és azt sem, hogy a korábbi években oda kellett menni dolgozni, ahová vezényelték az embert.

— Holnaptól már a családomnak élek és nevelem az unokámat — mondja elérzékenyülve.

Emberi magatartására, a munkatársak, a beosztottak iránti megbecsülés, szeretet, a reális gondolkodás és az igazságérzet volt mindig a jellemző.

Pályája kezdetén, 1946-ban lépett a párt tagjainak sorába. Politikai munkájával, elvhűségével, kommunista elkötelezettségével, fáradhatatlanul dolgozott a munkáshatalom megteremtéséért és megvédéséért. Mindig a többre, a jobbra törekedett és a haladás ügyét szolgálta. Aktív társadalmi munkás volt. Az utóbbi években a békéscsabai vasúti csomópont MSZBT-tagcsoportjának ügyvezető elnökeként végzett — a béke és barátság további elmélyítése érdekében — példamutató munkát.

Gellén Mihályt a vasút üzem érdekében kifejtett áldozatos, hivatásszeretettel végzett munkájáért nyugdíjazása alkalmából a Munka Érdemrend bronz fokozatával tüntették ki.

Zacharidesz Jánosné

A magyar csapat negyedik lett az USIC női tekebajnokságán

A hetedik alkalommal kiírt nemzetközi vasutas női tekebajnokság részvevői ezúttal a csehszlovákiai *Prerovban* találkoztak, hogy négy év után ismét megmérkőzzenek az USIC vándorserlegért, az arany-, ezüst-, bronzéremért.

Az előzetesen megküldött nevezések ellenére Románia válogatottja nem jelent meg a rajtnál, így hét ország — *Lengyelország, Jugoszlávia, Bulgária, NSZK, Csehszlovákia, Ausztria* és *Magyarország* — kezdte meg a háromnapos küzdelemsorozatot.

A sorsolás szeszélye folytán a magyar lányok a házigazda Csehszlovákiával kerültek párba. Úgy látszik az a tudat, hogy a hazaiak „belőtt pályán" a partnerek, kissé bénítólag hatott a mieinkre, mert az itthoni felmérő versenyen nyújtott teljesítményeiket meg sem közelítették. A végső elszámolásnál aztán kiderült, hogy a viszonylag gyengébb teljesítmény ellenére csapatunk javított az elmúlt (Sibeniki) bajnokságon elért helyezésén. Ezúttal ugyanis egy hellyel előbbre lépett, a negyedik helyen végzett. Valamivel nagyobb összpontosítással akár dobogósok lehettek volna.

A csapat tagjai közül *Némethné* 383, *Szabó Lídia* 353, *Pállfiné* 398, *Kállainé* 347, *Heidt Teréz* 384, *Tóthné* 357, *Török Marianna* 372 fával járult hozzá a negyedik helyhez.

A csapatversenyek után az egyéni versenyekre is sor került, ahol versenyzőink javítottak előző napi teljesítményeiken, de ez is kevésnek bizonyult a jó helyezések eléréséhez. Csapatunkból Heidt Teréz a 13., Pállfiné a 15. helyen végzett, míg a csapat többi tagja a mezőny második felében végzett.

Az augusztus 31-től szeptember 4-ig tartó versenyen végül is az osztrák vasutas nők fölényes győzelmet arattak.

A nemzetek közötti csapatversenyben: 1. Ausztria 2783 fa, 2. NSZK 2733 fa, 3. Csehszlovákia 2715 fa, 4. Magyarország 2594 fa, 5. Bulgária 2567 fa, 6. Lengyelország 2475 fa, 7. Jugoszlávia 2354 fa.

Egyéniben: 1. *Éva Birsack* (Ausztria) 831 fa, 2. *Hermine Dobias* (Ausztria) 829 fa, 3. *Marie Mikulcsikova* (Csehszlovákia) 801 fa.

— Sz —

Gyöngyösi sportlövő sikerek az MHSZ nyári lövész bajnokságán

Fellobogózva, ünnepi hangulatban várta a szegedi *Etelka sori* lőtér az MHSZ lövészklubok legjobbjait. Augusztus 26—29 között a nyári országos bajnokság keretében 33 számban harmincöt klub 395 versenyzője mérte össze tudását, s döntötte el a helyezések sorsát.

Az MHSZ gyöngyösi kitérőgyári vasutas lövészklub versenyzői *Belkovics Béla* klubtitkár vezetésével vettek részt az országos lövészbajnokságon. A gyöngyösi sportlövők, a Lengyelországban elért siker után ismét bizonyították jó formájukat, és Szegeden négy első, egy második és harmadik, valamint két negyedik helyezést értek el.

Remekül szerepelt az ifjúsági korosztályú *Molnár Sándor* sportlövő, aki egyben az MSSZ- és az MHSZ-válogatottnak is tagja. A légpuska 40 lövészszámban 44 induló közül 376 köregységgel I. helyezést ért el, ugyancsak első lett a standard puska 3×20 lövéses összetett számban 557 köregységgel. A fiatal sportoló nagy tehetség, és ez élete első olyan bajnoksága volt, ahol az indult számban valamilyen dobogós helyezést ért el és szerezte meg sorrendben a 7. Országos Bajnoki címet.

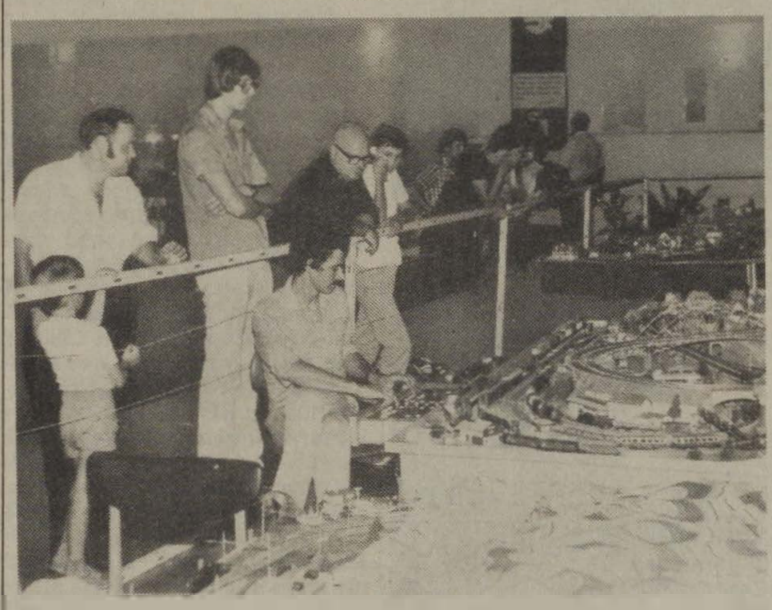
Országos Bajnokságot nyert a junior korosztályú *Nagy Tibor*, aki a légpuska 60 lövéses számban 571 köregységet ért el. A felnőtt nők versenyében *Seszták Zsuzsanna*, a kitérőgyár dolgozója a standard puska 3×20 lövéses összetett számban 567 köregységgel ugyancsak országos bajnok lett. A légpuska 40 lövéses számában pedig 374 köregységgel 4. helyezést ért el.

Kiemelkedik még *Édes Jánosnak* a férfi légpuska 60 lövéses számban elért második helyezése. Szép sikert könyvelhet el *Szmicsek Anikó* junior sportlövő, aki csapatkiegészítőként a standard puska 60 lövéses fekvő számban, a felnőtt nők mezőnyében indult, és 23 induló közül 586 köregységgel 5. helyezést ért el.

A női felnőttcsapat a standard puska 60 lövéses fekvő számban 1732 köregységgel 4., míg a standard puska 3×20 lövéses összetett számban az 5. helyen végzett.

Vasútmodell-kiállítás Ferencvárosban

Dr. Ács Imre megnyitó beszédét mondja



Érdeklődők a vasútmodell-kiállításon
(Laczkó Ildikó és Óvári Árpád felvételei)

A hazai vasúti villamos vontatás megindulásának 50. évfordulója tiszteletére, a *Magyar Vasútmodellezők Országos Egyesülete* (MAVOE) szeptember 1—12. között országos vasúmodell-kiállítással egybekötött bemutatót rendezett a ferencvárosi Vasutas Művelődési Központban. A kiállítást *dr. Ács Imre*, a MÁV Vezérigazgatóság igazgatási és jogi szakosztályának a vezetője nyitotta meg.

Ez alkalommal hat terepasztalt láthattak az érdeklődők. Noha a bonyolult automatikákkal vezérelt modellek mindig érdekes látványt nyújtanak felnőtteknek, gyerekeknek egyaránt, a kiállítás rendezői most mégis inkább arra törekedtek, hogy ennek a kézügyességet és gondolkodást fejlesztő hobbinak újabb és újabb híveket szerezzenek. Ugyanakkor méltó emléket állítsanak vele a zseniális magyar feltaláló *Kandó Kálmán* emlékének. Bizonyítja ezt a *Szervai Antal* villamosmérnök által készített terepasztal is, amely nem bonyolultságával, inkább egyszerűségével hívta fel magára a figyelmet. A tapasztalt modellezőnek ugyanis az volt a célja, hogy olyan terepasztalt készítsen, amelyen jól érzékelhetők ennek a szerkezetnek a munkafázisai. Más szóval útmutatóul szolgáljon, illetőleg kedvet csináljon e hobbi kedvelőinek.

Az ipartörténelmi eseményhez igazodva pedig *Fekete Lajos* nyugalmazott cirkuszigazgató rukkolt ki az első Kandómozdony 1:87 léptékű modelljével, amely természetesen a szakemberek körében aratott nagy sikert. Ezenkívül a rendezők ötletét dicséri a bemutatóteremben elhelyezett 80, a nagy vasút munkáját ábrázoló fotó is, amely mintegy hídként szolgált a játékos alkotás és a valóság között.

A kiállítással kapcsolatban *Juricza Tibor* rendező elmondta, hogy csaknem tízezer látogatójuk volt. Ami a legörvendetesebb: nagyon sokan érdeklődtek az iránt, hogy hogyan juthatnának be a modellezők egyesületébe, illetőleg milyen eszközök szükségesek ahhoz, hogy terepasztalt építsenek. A többi között egy nagypapa unokájával a legapróbb részletekig kikérdezte a tapasztalt modellezőket, majd a végén odasúgta Juricza Tibornak: *„karácsonyra egy kis terepasztallal meglepem a gyereket . . ."*

S. R.

HÍREK

— **Nyugdíjasok búcsúztatása.** A hatvani III-as főpályamesteri szakaszon ünnepélyes külsőségek között búcsúztatták három nyugdíjba vonuló munkatársukat a szakasz dolgozói. Molnár János főpályamester méltatta több évtizedes munkásságukat, helytállásukat, majd átadták a szakszervezet és a kollégák ajándékát.

— **Kiállítás.** Nagykanizsán, a vasutasok művelődési házában öt éve működik a hímző szakkör. A közelmúltban, az állomás kultúrvárótermében a szakkör tagjai kiállításon mutatták be legújabb alkotásaikat.

— **Várják a répavonatokat.** Hatvan és Selyp állomások dolgozói felkészültek az idei répaszezonra. A két cukorgyár és az állomások vezetői egyeztették a terveket, megbeszélték a legfontosabb tennivalókat. A répaszállításban az idén is részt vesznek a nyugdíjas vasutasok, akik részére eligazítást tartottak.

— **Megszűnt egy vasútvonal.** Augusztus utolsó napján végleg megszűnt a személy- és áruforgalom az ország legdélibb vonalszakaszán, Nagyharsány és Beremend között. A szárnyvonal megszüntetését az indokolta, hogy utasforgalma az utóbbi időben a minimálisra csökkent.

— **Művészi torna.** Vizsgabemutatót tartottak a miskolci Vörösmarty Művelődési Házban művészi tornát tanuló gyerekek. Programjuk nagy tetszést aratott a közönség körében.

— **Országjárás.** A nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Ház háromnapos kirándulást szervezett a szocialista brigádok részére. Az országjárás során a vasutasok Miskolc, Lillafüred, Tokaj és Sárospatak nevezetességeivel ismerkedtek.

— **Kirándulás.** A győri körzeti üzemfőnökség önálló nyugdíjas csoportja kirándulást szervezett Veszprémbe. Megtekintették a város nevezetességeit, múzeumait és műemlékeit.

— **Nyugdíjasok taggyűlése.** A salgótarjáni önálló nyugdíjas csoport szeptember 6-án rendezte második félévi taggyűlését, amelyen Fazekas József, a csoport elnöke számolt be a végzett munkáról és a legfontosabb teendőkről.

— **Vagonkirakó munkaközösség.** Mikrosped néven húsz tagú vagonkirakó gazdasági munkaközösség alakult a martfűi Tisza Cipőgyárban. A vagonkirakás meggyorsítása évente legalább kétmillió forint kötbértől mentesíti a vállalatot, ugyanakkor a nyersanyag, a folyamatos termeléshez szükséges kellékek időben eljutnak rendeltetési helyükre.

— **Vasutasok lettek.** Záhonyban, a vasútforgalmi szakközépiskolában idén másodszor tarthattak ballagási ünnepséget. Az 1982-ben végzett 26 tanuló többsége a záhonyi körzetben helyezkedett el. A rakodás gépesítésére való törekvés jele, hogy a végzett diákok közül heten a gépi anyagmozgatás emberei lettek.

— **Felújítás.** Záhonyban felújítják a kazántelepet, a gőztávvezetéket, az üzemi konyhát és a gépesített rakodási főnökség szervizépületét. Az átfogó, egymáshoz kapcsolódó rekonstrukciós munka az előkészítés szakaszába lépett.

Kispuska-löverseny a tömegsport jegyében

Az MHSZ miskolci járműjavítóban működő honvédelmi és lövészklubja igyekszik utánpótlást biztosítani lövészcsapatának. Jó alkalom volt erre az augusztusban megrendezett kispuska-lövészverseny, melynek helyezettjei értékes díjakat nyertek.

A lövészklub legjobb nő versenyzője *Budai Jánosné* az üzemgazdasági osztály dolgozója, aki az alkotmánynapi versenyben — a MÁV szolgálati helyek között — az első helyezést érte el.

A miskolci igazgatóság MHSZ-vezetősége kispuska lövészversenyt rendezett alkotmányunk ünnepe alkalmából, a Csokonai úti lőtéren. A versenyen a nagyüzemi MHSZ hét klubja, valamint a járműjavító versenyzői vettek részt.

A férfiaknál a biztosítóberendezési és fenntartási főnökség, a nőknél a járműjavító versenyzői szerepeltek a legjobban. Az első három helyezett tárgyjutalmat kapott.

Lakáscsere

Elcserélném szolnoki egy plusz két félszobás összkomfortos, 62 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat budapesti lakásra. Minden megoldás, hármas csere is érdekel. Cím: Váry Ottó, Szolnok, Mátyás kir. u. 2. Telefon: 01/17-62 vagy 343-935.

Elcserélném váci egy szoba komfortos, kertes, külön bejáratú, gazdasági épülettel, déli fekvésű MÁV-bérlakásomat budapesti egy szoba összkomfortosra, vagy másfél, kétszobás tanácsi bérlakásra. Pest környéki és Vác—Budapest vonali is érdekel. Levélcím: Moravecz, 1137 Budapest, Pozsonyi út 14.

Elcserélném 60 négyzetméteres, két szoba, plusz étkezőszobás, komfortos MÁV-bérlakásomat 1,5—2 szobás tanácsi lakásra, esetleg családi házra, kizárólag MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: Budapest XV., Lenin út 16 d. fszt. 3. Hétköznap 17—20 óráig, vagy 7—14 óráig a 409-511 telefonszámon.

Elcserélném Budapest, kertvárosi 3 szobás komfortos, 100 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat 2 szoba komfortos, vagy egy szoba, két félszobás, esetleg nagyobb másfél szobás komfortos tanácsi bérlakásra. Érdeklődni a 152-288 telefonszámon 18—20 óra között.

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

Elcserélném 68 négyzetméteres tanácsi, két szoba, plusz személyzeti, komfortos, udvari, napos lakásomat kisebb méretű MÁV-bérlakásra vagy tanácsira. Érdeklődni lehet: Baranyai, 326-900/154 mellék.

Elcserélném Kőbánya, Harmat utcai lakótelepen, IV. emeleti, 54 négyzetméteres, kétszobás, telefonos panellakásomat vasutas dolgozóval egy szoba komfortos, illetve garzon tanácsi lakásra Budapest területén. Levélcím: Budapest, Egressy u. 133 sz. I. 2. 1141. Krajnovics Márton.

Elcserélném Bp. Keleti pályaudvarnál levő kétszobás, gázfűtéses MÁV-bérlakásomat hasonló méretű kertes vagy kert nélküli nagyobb lakásra. Érdeklődni: Kozmáné, Budapest VIII., Kerepesi út 1. sz. VIII. ép. I. 30.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Bevételt javító tevékenységek a vasúton. (Folytatása a 21. függőlegesben.) 12. Folyadék. 13. Vizet ad neki. 14. Dal, dallam, magánének. 15. Teve a közepén. 16. Durva posztó. 19. Vidám műsor. 21. Neves szovjet államférfi volt. 22. Baszk szeparatista szervezet. 24. . . . Dezső, labdarúgóedző. 25. Nagyon figyel. 26. Dalszínház. 28. . . . úr, francia katonai alakulat. 29. Nyakmelegítő. 30. Virágkötészet. 32. A vonat útja. 33. Zseb szélei. 34. Szappanmárka. 35. Hangtalanul tanít. 36. Arany végei. 37. Régi hosszmérték. 38. Magához kéret. 40. Pásztori költemény (görög). 43. Autótároló. (ék. fel.). 45. A hét vezér egyike. 46. Régi ezredes. 49. A felsőfok jelzője. 50. Torzszülött. 52. Barna, németül. 53. Francia pap. 54. . . . atívus, tárgyeset. 56. Kémiai cső. 57. Idegen férfinév. 58. Zavarba ejt (ék. fel.). 60. Szomjas. 61. Orosz helyeslés. 62. Igenlés azonos betűi. 64. Község Heves megyében.

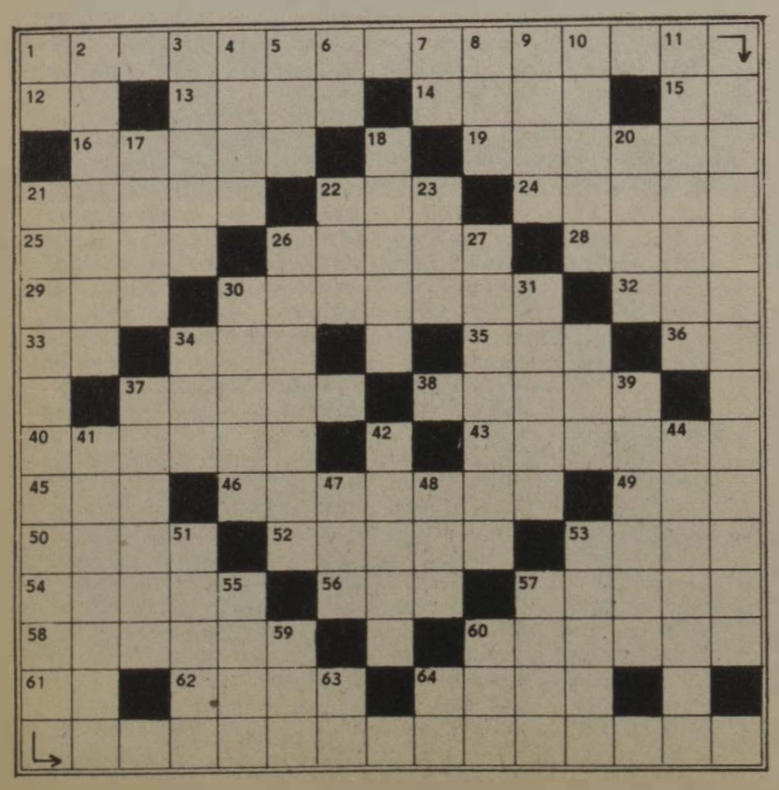
Függőleges: 1. Rangjelző. 2. Fata morgana. 3. A hét törpe egyike. 4. Visszaveti! 5. Hosszan a végén. 6. Az asztácium vegyjele. 7. Zápor kezdete. 8. Község Hevesben. 9. A Balaton jege teszi. 10. Nagyon mérges. 11. Gyógykezelés, gyógymód. 17. Szovjet város. 18. Vissza: a hang leírt képe. 20. Miskolc hegye. 22. Belső szerv. 23. Menyasszony. 26. Több esze van. 27. Ellenanyagot kitermelő anyag (ék. hiány). 30. Latin képmás. 31. Arab férfinév. 34. Maros, partok nélkül. 37. Zenei kifejezés (fonetikusan). 39. . . . centrálé. villamos erőmű. 41. Hibás a szeme. 42. Visszasza: pohárköszöntő. 44. Szabadkasszás üzlet. 47. A munka és energia egysége. 48. A Tisza mellékfolyója. 51. A mérges kígyó is pusztító ragadozó. 53. Felett ellentéte. 55. Somogy megyei helység. 57. Fordított bundafajta. 59. Visszaáll! 60. Kevert ivó. 63. Azonos betűk. 64. Ellentétes kötőszó.

Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a 21. függőleges.

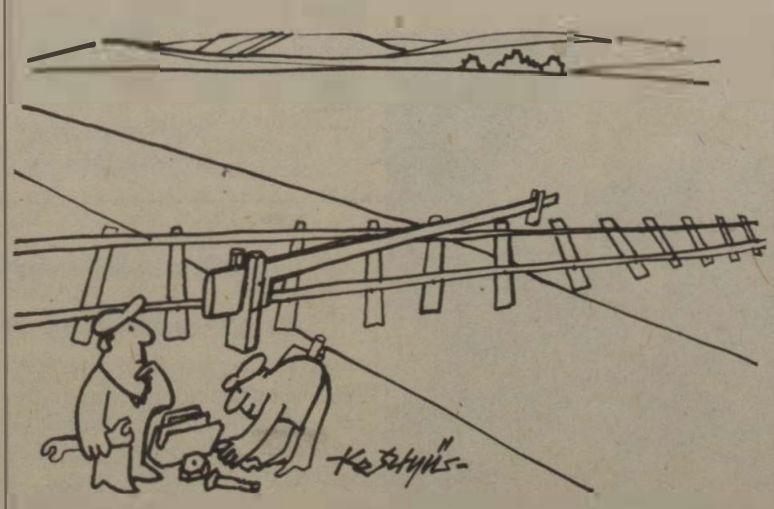
Beküldési határidő: 1982. október 8. **A megfejtéseket szerkesztőségünk címére kérjük küldeni!**

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A munkaruházati utasítás és az ellátás rendjének módosítása.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 1982. évi 15. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Horváth István Enying, István u. 28.; Kun Ernőné, Gyékényes, Arany J. u. 6.; Bognár Zoltán, Alsóörs, József A. u. 2.; Pocsai Gáborné, Kisújszállás, Bacsó B. u. 24.; Papp Frigyesné, Püspökladány, Balaton u. 23.



Szakértelem



— Biztos vagy abban, hogy jó helyre építettük a sorompót?

(Kesztyűs Ferenc 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 — 11 859
82—4161. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVI. ÉVFOLYAM, 20. SZÁM — ÁRA: 1,30 FORINT — 1982. OKTÓBER 4.

NAPIRENDEN

a vasutasok szociális helyzete

Együttes ülést tartott Miskolcon az SZMT és szakszervezetünk titkársága

A Szakszervezetek Borsod-Abaúj-Zemplén megyei tanácsának titkársága, a vasutasszakszervezet titkárságával közösen együttes ülést tartott szeptember 23-án Miskolcon, az SZMT székházában. A téma a miskolci igazgatóság területén dolgozó vasutasok szociális helyzetének értékelése, valamint a MÁV személyszállítási tarifaemelés megyei tapasztalatainak megbeszélése volt.

Tóth József, az SZMT vezető titkára köszöntötte a megjelenteket, köztük *Koszorús Ferenc* főtitkárt, *Tolnai Ildikó* és *Szemők Béla* titkárokat, valamint a városi és megyei pártbizottság, a területi szakszervezeti bizottság és a vasútigazgatóság képviselőit. A szociális helyzet értékeléséről kiadott írásos beszámolóhoz *Miskolczi Sándor*, az igazgatóság helyettes vezetője és *Zombori Lajos* tszb-titkár fűzött szóbeli kiegészítőt.

A Borsod megyében dolgozó vasutasok élet- és munkakörülményei az elmúlt öt esztendőben sokat javultak. Erősödött az SZMT-nek a vasutasszakszervezettel való kapcsolat is. Az írásos beszámoló részletesen elemezte a dolgozók lakásgondjainak enyhítésére tett intézkedéseket is. *Az V. ötéves tervben például 1165 vasutas lakásgondját oldották meg kamatmentes kölcsönnel vagy lakásjuttatással.*

Sokat fejlődött az üzemi étkeztetés is. A területen hét állandó üzemi konyha szolgálja a dolgozók meleg étellel való ellátását. A főzőkapacitás a Miskolc—Tiszai pályaudvaron átadott 2000 adagos üzemi konyha bekapcsolásával 1981-től 3500 adagosra nőtt. Üzemi konyha működik ezen kívül a *miskolci rendezőben, Füzesabony állomáson, Egerben, Bánrévén, Hatvanban és Szerencsen.* A konyhákon kívül 24 kisebb-nagyobb kapacitású melegítő-tálaló helyiséget üzemeltetnek az igazgatóság területén. A saját főzőkonyhák mellett 44 szolgálati helyen biztosítanak még a dolgozók részére étkeztetést áfész, Utasellátó bevonásával.

Az igazgatóság és a tszb nagy gondot fordít a nem telepített, változó munkahelyen dolgozók üzemi étkeztetésére is. A nyílt vonalon dolgozó pályamunkások, műszakiak mintegy 56 százaléka rendszeresen meleg ételt kap.

Az együttes ülés résztvevői megvitatták ezen kívül a gyermekintézmények, óvodák, bölcsődék helyzetét, bővítésük lehetőségeit is. Megállapították, hogy az igazgatóság területén korszerűsödtek az öltözők és a mosdók, az üzemorvosi és fogorvosi ellátás. Egyes területeken azonban a munkásszállók fejlesztése, a munkásszállítás bővítése nem volt megfelelő. *Munkásszállásra és bérleményekre 1981-ben 5 170 000 forintot fordítottak.* Tavaly munkásszállításra 55 saját gépjármű állt rendelkezésre. Öltözők, mosdók, melegedők létesítésére és üzemeltetésére *az idén előreláthatóan 28 742 000 forintot fordítanak.* A munkakörülmények javítására, az egészségre ártalmas munkakörök kiváltására és a baleseti források megszüntetésére több mint 149 millió forintot fordítanak.

A szóbeli kiegészítőket vita követte, majd a kérdésekre adott válaszok után az állásfoglalás-tervezet megvitatásával folytatódott az értekezlet. Ebben megfogalmazták többek között, *hogy a bérgazdálkodás eredményei ellenére a megyében az utóbbi években tovább növekedett egyes szakmákban az utánpótlás gondja.* Létszámhiány van többek között a kohászati, a gépipari, az építőipari és a vasúti közlekedés alapszakmáiban. A miskolci igazgatóság területén több járműszerelőre építőipari szakmunkásra, kocsivizsgálóra, kocsirendezőre, sarusra, pályamunkásra, vonatvezetőre jegyvizsgálóra lenne szükség. *A létszámhiány miatt sok a túlóra.* A forgalmi utazószemélyzet havi szolgálati óráinak átlaga az első félévben több volt mint 230 óra.

Az említett gondok miatt egyre sürgetőbbé vált a munkaerő-átcsoportosítás, a tervszerűbb munkaerő-foglalkoztatás. A testületek közreműködnek a létszámtartalékok feltárásában, a munkaerő-átcsoportosítás előkészítésében és lebonyolításában. Nagy szerepük van abban, hogy az átirányítás a vállalat és a dolgozók érdekeinek szem előtt tartásával történjen.

A megyében dolgozó vasutasok szociális ellátása alapvetően megfelelő — szögezte le az állásfoglalás, amely konkrét javaslatokat is tartalmaz az SZMT és a miskolci területi szakszervezeti bizottság közötti együttműködés további elmélyítése érdekében. A két titkárság együttes ülése *Tóth József* vezető titkár zárszavával ért véget.

A TARTALOMBÓL:

Szociális helyzet alulnézetben *(2. oldal)*

A kollektív szerződés vitáinak tapasztalatai *(3. oldal)*

A takarékosság módozatai *(4. oldal)*

A MÁV villamosításának 50 éve *(5. oldal)*

Mit kell tudni az új utazási naplóról *(6. oldal)*

Előtérben a minőség

A miskolci járműjavítóban változott a javítási program

A termelési profil változtatása jellemezte a harmadik negyedév két utolsó hónapjának feladatait a miskolci járműjavítóban. Az üzem dolgozói termelési tanácskozáson ismerhették meg az új célkitűzéseket, amelyek megváltoztatták a javítási programot. Ennek alapvető tartalma az, hogy a vasúti teherkocsik karbantartási ütemét a mennyiséget illetően csökkentették, ugyanakkor a minőségi munka fokozására tettek intézkedéseket. Az így felszabaduló kapacitást a kohászati üzemek belső mozgatású vasúti kocsijainak felújítására fordítják. Ezzel a MÁV szempontjából előnyösen befolyásolják az egyensúlyi helyzet javítását.

Az év elejétől több mint 4 ezer MÁV tulajdonú teherkocsi karbantartását végezték el Miskolcon, ezenkívül jelentősen hozzájárultak 24 vasúti pályaépítő különleges teherkocsi átalakításához. Ezeken túlmenően 900 kohászati és más vállalat munkáját segítő vasúti teherkocsit állítottak helyre, közöttük nyolc olyan vasúti teherkocsi felújítását végezték el, amely az LKM új gyárrészlegének kiszolgálását végzi.

Felhívás

Vasutas dolgozók!

A vasút munkájában alapvető követelmény a balesetmentes, biztonságos közlekedés. Ezt csak a vasútüzem lebonyolításában részt vevő szakszolgálatok, vezetők és beosztott dolgozók együttes erőfeszítése valósíthatja meg.

A vasúti munka megköveteli a fegyelmezett együttműködést, a napi és távlati célkitűzések egyeztetett eredményes végrehajtását.

A vasutas dolgozók döntő többsége, átérezve tevékenysége felelősségét, a nehéz munkakörülmények között is hivatástudattal, fegyelmezetten végzi munkáját.

Társadalmunk elismeri és nagyra értékeli ezeket az erőfeszítéseket. Ugyanakkor szólni kell arról, hogy egy-egy dolgozó fegyelmezetlen magatartása, felületes munkája, az előírások hiányos ismerete, azok durva megsértése baleseti helyzetet teremt, amelynek következményei súlyos emberi, családi tragédiákat, tetemes anyagi károkat okoznak.

Az elmúlt időszakban sajnálatos módon növekedtek a személyi mulasztásokra visszavezethető alanyi és tárgyi balesetek, rendkívüli események. Egyidejűleg a vasutas dolgozókat ért balesetek és sérülések alapján megállapítható az egymás iránti figyelem és felelősségérzet csökkenése is. Ezek alkalmasak arra, hogy a közvélemény a vasút munkáját kedvezőtlenül ítélje meg.

Szükségesnek érzem ezért ismételten kihangsúlyozni, hogy minden vasutas dolgozó alapvető kötelessége a szolgálat előírásszerű ellátása, vezetők esetében annak személyes példamutatással párosuló megkövetelése a beosztottaktól.

A balesetek nagy része a vasúti közlekedésre és a műszaki előírásokra vonatkozó szabályok megsértésére, figyelmen kívül hagyására vezethető vissza.

Ez történt a Fót—Csomád közötti összeütközésnél, ahol húszan sérültek meg.

A műszaki előírások hiányos végrehajtása következtében fordult elő Városlőd—Kislőd állomáson vonatkisiklás, melynek 13 sérültje volt. Szabálytalan közlekedésre és közreható okként ittasságra visszavezethető vonat- és mozdony-összeütközés történt Ostffyasszonyfánál. Egy ember meghalt, 1 megsérült.

A térközőr elalvása, majd szabálytalan visszajelentése miatt Döbrököz és Dombóvár állomások között teher- és személyvonat ütközött, és tízen megsérültek.

Érd állomáson a pályafenntartási daru szabálytalan tárolása, majd továbbítása több millió forintos kárt eredményezett.

Az Ujszász állomás bejárati jelzőjénél feltartóztatott nemzetközi gyorsvonatra a szabálytalanul felzárkózó gépmenet kíméletlenül ráütközött.

A fékpróba szabálytalan megtartása: az ebből eredő fékezetlenség „Megállj" állású jelzőmeghaladást, foglalt vágányra járást, járművekbe ütközést eredményezett.

Több közlekedő vonatnál szabálytalan berendezéskezelés miatt aláváltás történt.

Az ismertetett események szolgáljanak intő példaként minden vasutasnak, vezetőnek és beosztottnak egyaránt. Mindenki vizsgálja felül önmagában és környezetében a szakmai felkészültséget, a kialakult munkamódszereket, a biztonságosabb, balesetmentes közlekedés megteremtésének helyi és összvasúti lehetőségeit.

Valamennyi vasutas dolgozó személyes biztonsága, egyéni, és munkatársaiért, családjáért és egész társadalmunkért érzett felelőssége megköveteli, hogy a vasútüzem területén következetesen lépjen fel minden fegyelmezetlenség, szabálytalanság, figyelmetlenség ellen. Minden eszközzel törekedni kell a szabálytalanságok megelőzésére, a mulasztókat felelősségre kell vonni.

Minden vezető tekintse kiemelt feladatának a biztonsági ellenőrzések hatékonyságának fokozását, a feltárt hiányosságok következetes megszüntetését, a vasútüzemben nélkülözhetetlen fegyelem megszilárdítását.

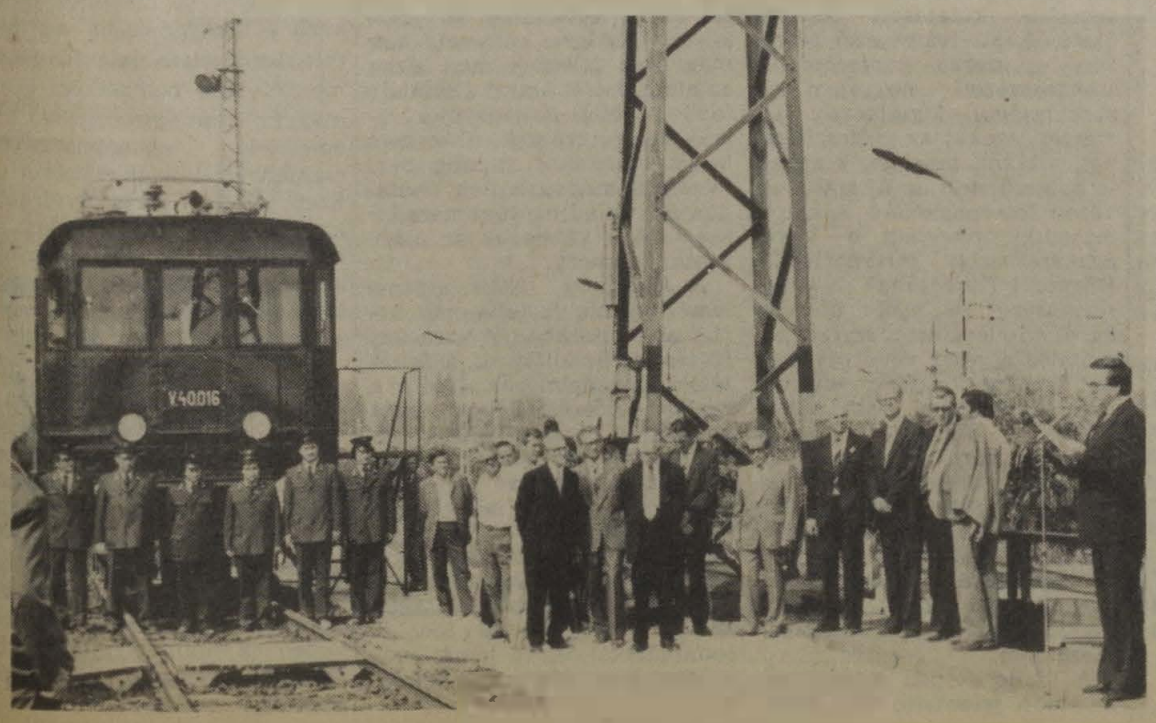
Kérem a párt,- a KISZ- és a szakszervezeti szerveket, hogy valamennyi szolgálati helyen fokozott mértékben segítsék és ellenőrizzék a vasútüzem biztonságának növelésére irányuló tevékenységet.

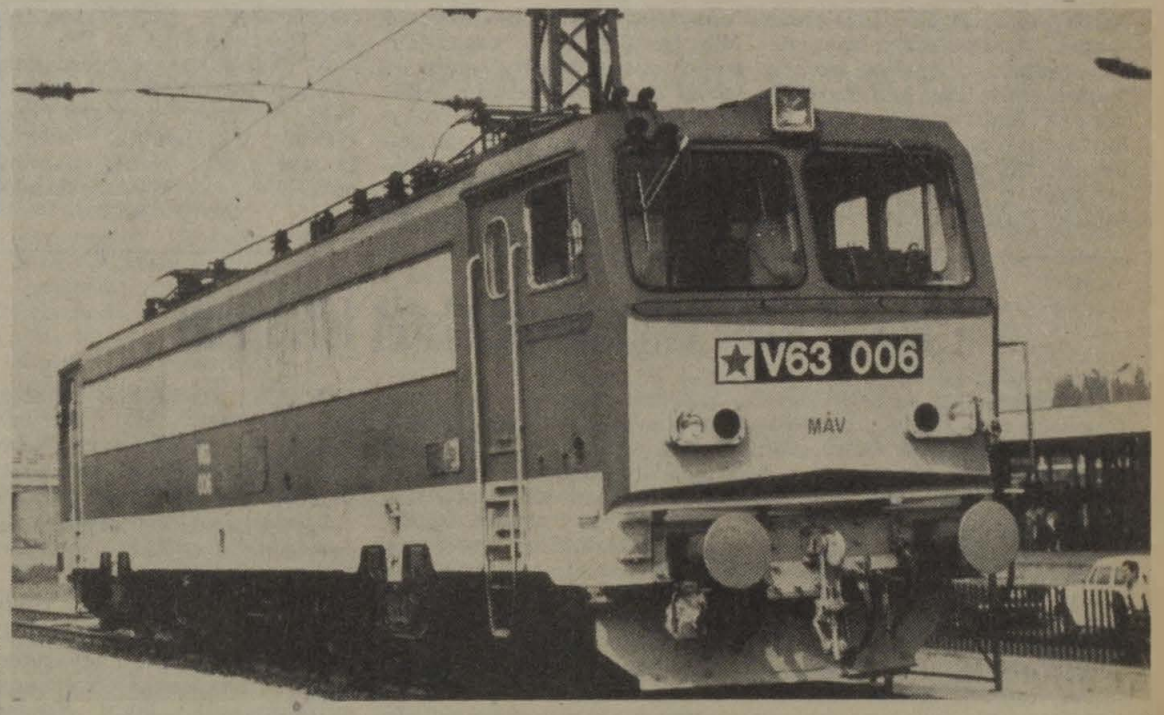
Biztos vagyok abban, hogy valamennyi vasutas dolgozó megérti: a vasút becsületének megőrzése, társadalmunk iránti kötelezettségünk teljesítése megköveteli a vasútüzem biztonságának növelését.

Ehhez kérem minden vasutas dolgozó aktív, segítőkész közreműködését.

SZŰCS ZOLTÁN,
a MÁV vezérigazgatója

Múlt és jelen





A MÁV villamosításának 50. évfordulója alkalmából rendezett ünnepségsorozat egyik eseménye a villamosmozdony-bemutató volt, melyen Csárádi János, a 7. szakosztály vezetője tartott tájékoztatót
Az emlékünnepségről szóló tudósítás az 5. oldalon
(Laczkó Ildikó felvételei)

Szociális helyzet alulnézetben (1.)

Ferencvárosban kritikán aluli az öltözők és a mosdók állapota

„A budapesti rendezőpályaudvarokon a munka- és szociális körülmények sohasem voltak a legideálisabbak. Különösen Ferencvárosban nem, ahol az öltözők és mosdók állapota kritikán aluli. Emiatt azonban még senkit sem vontak felelősségre. Évek óta alig történt valami. Hiába minden könyörgés, jelentés, vészjelzés. Az illetékesek arra hivatkoznak, hogy nincs pénz, nincs kapacitás, pedig sok minden nem ezen múlik. A szakszervezet is nehéz helyzetben van, hiszen a panaszok többsége tárgyilagos, megalapozott. De mit lehet tenni? A szakszolgálatok vezetői kifogásokat keresnek, egymásra mutogatnak"... Így zsörtölődött a közelmúltban egy szakszervezeti aktivista.

Délután előzetes bejelentés nélkül kopogtatok a ferencvárosi körzeti üzemfőnökség szakszervezeti irodájának ajtaján. Nem kellett sokáig keresgélni a helyiséget, hiszen a társadalmi szervezetek irodái ugyanott vannak, mint régen, az állomás pergő vakolatú felvételi épületében. Megcsap a szűk lépcsőház nehéz levegője. Az irodában a titkárnő igazít útba. Az szb-titkár betegállományban van, helyettese, *Gurbán István* fogad. Amikor elmondom, hogy a pályaudvar szociális körülményeiről szeretnék tájékozódni, tapasztalatokat szerezni, kesernyés mosollyal dobja az asztalra a tollát, és gondterhelten vakargatja a fejét.

— *Semmi akadálya sincs, de sok jóval nem biztathatom* — mondja. — *Mire kíváncsi? Hol kezdjük?*

Az új „vezérkar" főhadiszállásán

— Mindenre kíváncsi vagyok, ezért talán tegyünk egy sétát, nézzük meg a szociális létesítményeket, szolgálati helyeket, öltözőket, fürdőket — tanácsolom.

A dolog nem ilyen egyszerű, hiszen délután van, a ferencvárosi rendezőpályaudvarok pedig több négyzetkilométer kiterjedésűek. Öreg este lenne, mire néhány szolgálati helyre, munkásszállóba eljutnánk. Megszületik az ötlet. Hogy ez a délután se vesszék kárba, bemutatja nekem a körzeti üzemfőnökség „irodaházát", és a közelben levő hetvenkét személyes női munkásszállót.

A ferencvárosi körzeti üzemfőnökség az utolsók között alakult. Az állomás felvételi épületétől nem messze, *egy szürke, málló vakolatú laktanyaépületben kaptak helyet az irodák, ott van az új vezérkar főhadiszállása.* Még sohasem jártam az épületben, ezért természetes kíváncsisággal lépek az öreg lépcsőházba. A fal mellett végig műanyaglambéria fut az emeletig. A falak frissen meszelve, érezni a festékek és hígítók jellegzetes szagát. Az épületben még serénykednek a szakmunkások. Van is mit tenniük, hiszen a lámpák foglalataiból még villanyvezetékek ág-bogai meredeznek. Az ajtók mellett a falon szépen bekeretezett névtáblák. Rajtuk a név, beosztás, titulus. Az írástudó itt könnyen eligazodhat. Benyitunk az egyik irodába. Modern új író- és tárgyalóasztalok, az ablakon színes függöny, a parketten szőnyeg. Kísérőm bemutat *Antalfi István* gazdasági üzemfőnökhelyettesnek és a vele tárgyaló *Héger Ferencné* szociálpolitikai ügyintézőnek. Udvariasan hellyel kínálnak, az asztalokat végig borító hivatalos papírokat szétrebbenti az ablakon beszökő szél. Gurbán elmondja jövetelem célját. *A szociális helyzet* szó megragadja a főnökhelyettest, és beosztásához illően figyelmeztet a szokásokra.

— Úgy tudom, a riportkészítéshez, a nyilatkozathoz ilyen esetben igazgatósági engedély is szükséges.

Hivatalosan is igazolom magam, és próbálom megmagyarázni, hogy véleményét a MÁV-nál is bárki elmondhatja az újságírónak, *külön engedély nélkül!* Ezzel kapcsolatban nem létezik semmi tiltó jogszabály. Legfeljebb csak rossz beidegződésről lehet szó, amellyel sajnos gyakran találkoznak a hírközlés „napszámosai".

Megértjük egymást, de gyorsan búcsúzom, mert látom sok a munka, gyakran csöng a telefon, intézkedni kell. Velünk tart Héger Ferencné is, hiszen a szociálpolitika az ő asztala, tehát jól ismeri a gondokat. Gyalogolunk a poros úton a szinte kánikulai hőségben. Kísérőim igyekeznek pontos képet festeni a szociális helyzetről. A legalapvetőbb gond — hangsúlyozzák — az öltöző- és mosdóhiány, pontosabban azok elhanyagolt állapota. Sokszor baj van a vízellátással, az elöregedett csővezetékekkel, a csapokkal, a tetőszigeteléssel. Az épületek karbantartása szinte teljesen megszűnt. A munkakörülmények sem rózsásak. Ha egy újfelvételes meglátja például a Keleti rendező őrhelyeit, sivár berendezéseit, ütött-kopott szekrényeit, leszakadt ajtóit, ablakait, vagy a kocsijavítók kócerájműhelyeit, pánikszerűen elmenekül.

Az év végére talán elkészül

Az út mellett, a villamosremiz közelében tűzvörös téglaépület.

— Ez lesz az új, kétezer adagos üzemi konyha — jegyzi meg Héger Ferencné.

Építése 1978-ban kezdődött. A szokásos többszöri határidőmódosítások után átadását ez év végére tervezik. Sokan ezt az időpontot is kételkedve fogadják, hiszen még külső munka is van bőven. A falak között a MÁV Magasépítési Főnökség dolgozói serénykednek. Forog a betonkeverő, a brigádon látszik az igyekezet. De hátravan még a szakipari munka. Ismerve a kapacitáshiányt, ez bizony kemény dió. Más igazgatóságok szakembereinek a segítségére is szükség lenne, hogy határidőre elkészüljenek. A főzőüstök, konyhai felszerelések már megérkeztek, de még ki sem csomagolták, hiszen nincs aki beépítse. Pedig erre a konyhára égető szükség van. A Keleti rendezőbe például a csepeli vendéglátótól szállítják az ebédet. A forgalmi helyzet miatt az ételszállító kocsi sokszor órákig is várakozik, nem tudja megközelíteni az elosztóhelyet. Közben az ebéd kihűl. És baj van a minőséggel is.

— *Ha elkészül a konyha, már nem lesznek ilyen gondjaink* — jegyzi meg Gurbán István. — Arról nem is beszélve, hogy az épület egyéb szociális igényeket is kielégít. A földszinten fogorvosi és üzemorvosi rendelő az emeleteken munkásszálló lesz. Csak elkészüljön végre

Telt ház van a női munkásszállón

Hosszú, földszintes épület a női munkásszálló. Falai kívülről fából készültek, belül téglából. Anyagát valamikor Sopronból szállították, állítólag ezért nevezték el soproninak. Magas, zöldre festett drótkerítés határolja az épületet. A kerítés és a szálló között keskeny, gazzal és dudvával benőtt virágoskert. Hetvenkét, többségében elvált, vagy egyedül élő nő szállóhelye, pihenője ez az épület. A legkülönfélébb beosztásban dolgoznak a MÁV-nál. Van közöttük adminisztrátor, vonatvezető, távírász és takarító.

A portán *Márkus Pál* gondnok fogad. 1976-tól dolgozik itt. Az első, amit azonnal észrevesz az idegen is, a rend és a tisztaság

— *Most telt ház van* — mondja a gondnok — miközben megtekintjük a szállót. A fürdő kopottas, néhol pereg a falról a vakolat. Javítani és festeni kellene. A meleg vizet két 200 literes bojler szolgáltatja. Benézünk a pici tévészobába is. Zöld kárpitozású fotelek, asztal, könyvszekrény.

— *A lakók itt fogadhatják a vendégeket, családtagokat, másutt nem* — jegyzi meg Márkus Pál. — *A lányokkal nincs sok baj, de azért szigorúnak kell lenni* — teszi hozzá.

Van az épületben villanyrezsókkal felszerelt melegítő és étkezőhelyiség, betegszoba, ruhaszárító, a folyosón öt Lehel hűtőszekrény. A hálószobák is tiszták, ízlésesen berendezve. Minden szobában négy ágy, kényelmes heverőkkel. A szálló ezen a meleg szeptemberi délutánon szinte kihalt. A lakók közül sokan még dolgoznak, de a szabadnaposak is csak az esti órákban jönnek haza.

Ferencváros területén kilenc munkásszálló van. Összesen hatszáz személyt tudnak ezekben elhelyezni. Az igény azonban ennél sokkal több.

— Ilyenkor ősszel már senkit sem vehetünk fel. Sok fiatalt veszít ezért a MÁV, hiszen az albérlet drága. A vidékiek máshol keresnek munkát. Pedig köztudott, hogy itt Ferencben milyen nagy a munkaerőhiány — jegyzi meg Héger Ferencné.

A kapuban elbúcsúzunk. Holnap folytatjuk a barangolást. A Keleti rendező őrhelyeinek, laktanyáinak megtekintése a cél. Nehéz napunk lesz.

Kaszala Sándor

(Folytatjuk)

A BAJT JOBB MEGELŐZNI

Szegedi tapasztalatok a területi rákszűrésről

A *Vasútegészségügy* című lap 1981. évi 2. számában egy érdekes, sokakat érintő írás jelent meg. Dr. Veress Sándor: *Tapasztalataink a területi onkogynecocytologiai szűrésekkel kapcsolatban* című dolgozata olyan témával foglalkozott, amely sajnos ma is aktuális. A nők rendszeres rákszűrése hozzájárulhat a daganatos megbetegedések időbeni felismeréséhez és gyógyításához. Hogy milyen tapasztalatokat szereztek e téren a Dél-Alföldön, erről érdeklődtem *dr. Veress Sándortól*, a szegedi TEK rendelőintézetének nőgyógyász szakorvosától.

— Mikor kezdték el a területi munkát?

— *A kiszállásos rákszűrést 1976-ban kezdtük el. Az elmúlt év végéig közel 3150 vasutas nődolgozótól vettünk kenetet.* Idén, szeptember végéig újabb 650 nőnél végeztük el a szűrést. A megvizsgáltak mintegy 30 százaléka területi szűrésen vett részt. Ha a két szegedi állomást is kiszállásnak vesszük, akkor az elmúlt években 10 vidéki helyre látogattunk el.

— Hogyan szervezik meg az ilyen utakat?

— Először megkeressük az üzemorvost, a vöröskeresztes titkárt, majd az állami és a társadalmi szerveket, ők azután „mozgósítanak". Értesítik a nődolgozókat, akik egy adott időpontban összejönnek, mi ott először rövid, felvilágosító előadást tartunk, majd elvégezzük a kenetlevételt. Meg kell említenem, hogy a szervezést illetően Békéscsaba a leglelkesebb és legeredményesebb városunk.

— Hogyan fogadják ezt a lehetőséget a nődolgozók?

— Akik eljönnek, megértőek. Sajnos a rákszűrésen megjelenő nők aránya azonban országosan sem éri el a 80 százalékot. Pedig a rák korai stádiumában még gyógyítható!

— Mik lehetnek a távolmaradás okai?

— *Először a rosszul értelmezett női szemérem. Másodszor a fájdalomtól való félelem.* Tudni kell, hogy egy szűrésnél semmit nem szúrunk, vágunk, csak kenetet veszünk. Harmadszor egy ősi téves tudati szemlélet: *nincsen semmi bajom, minek menjek orvoshoz?* Azért kellene jönni akkor, amikor még nincs baj, hogy később — se legyen!

— Milyen hatásfokkal dolgoznak a szűréseken?

— Irodalmi adatok, és saját tapasztalataink szerint is *ezer szűrésből 2—3 rákot fedezünk fel.* „Gazdaságilag" rossz hatásfokkal dolgozunk. A szűrést végző orvos látszólag igen sok „üresjáratot" végez, de örömmel teszi, mert az eredményhez ezek az üresjáratok vezetnek.

— Milyen apparátussal végzik ezt a munkát?

— *Egy asszisztensnővel.* A vizsgálatokhoz egy hordozható, összerakható vizsgálóasztalt viszünk, amit én szerkesztettem, továbbá a szükséges eszközöket: tárgylemezeket, fixáló oldatokat, kenetvevő pálcákat. Kiszállásainkhoz a TEK igazgatója mindenkor biztosít gépkocsit.

— Milyen tanulsággal zárhatnánk beszélgetésünket?

— *A nők a rákszűrés lehetőségét évenként vegyék igénybe! Tegyék félre szemérem- és félelemérzetüket, valamint ne higgyenek azoknak, akik állítják, hogy fájt a szűrés.* A kialakult rákos állapot sokkal jobban és jóval hosszabb ideig fog majd fájni, mint egy fél percig tartó vizsgálat. Még egyszer hangsúlyozom, saját érdekükben keressék fel a rákszűrést végző orvosokat.

Gellért József

A KÖNYVESPOLCRA AJÁNLJUK

Jean Bruller:

Farkascsapda

A burgundiai Lochu-erdő szélén elzártan él egy titokzatos férfi lányával és nővérével. Az erdészlaktól farkascsapdákkal riasztják el a kíváncsiskodókat. Egy este ismeretlen fiatalember találnak a ház körüli farkascsapdában. Felépüléséig az erdészházban ápolják. A házigazda azonban nem örül az idegennek. Ráadásul néhány napra el kell utaznia. Eleinte értelmetlennek tűnő félelem lesz úrrá a háziakon. Mintha homályosan sejtenék, hogy ez a nap fordulópont valamennyiük életében. Gyanakvóan faggatják a fiút, aki igyekszik minél több időt tölteni a fiatal lány társaságában. De senki ne reménykedjen holmi romantikus fordulatban, szokványos édeskés szerelmi kalandban. A fiú *Julien* rettenetes titok tudója. Mintha csak azért jött volna, hogy ezt elmondhassa. Látszólag teljesen ártatlanul boldogtalan gyermekkoráról kezd mesélni.

Az események gyökerei a II. világháborúba nyúlnak vissza. *Elbeszéléséből hamarosan kibontakozik az ellenálló zsidó származású apa alakja, akit a németek megöltek, mert valaki elárulta.* A gyermek Julien, apja elhurcolásakor egy idegen férfit pillant meg a házukban, aki szóváltásba keveredik anyjával. Nem tud szabadulni attól a gondolattól, hogy édesanyjának köze van apja halálához. Az asszony esendő, gyenge teremtés, akiről kiderül, hogy maga is áldozat. Egy napon anyja holtteste az erdészház közelében levő burgundiai csatornából kerül elő.

A lány nem egészen érti, inkább csak homályosan sejti, hogy neki szól a történet. Julien nem vádaskodik csak mesél, miközben a lányban egyre nő a feszültség, a kétely, a bizonytalanság. Egyre inkább érzi, hogy az ő története és az idegené egy ponton összecseng. Anyjára gondol, aki ugyancsak titokzatos körülmények között halt meg. Nénje nem titkolja mennyire szeretné már útjára bocsátani Julient. Végül a fiú elmegy. A lány pedig ott marad egy félbeszakított történettel, amelyből éppen a megoldás hiányzik.

„Lassan átjárt az utálatos szorongás. Megsejtettem, hogy a rejtélynek, a tragédiának nyitja valószínűleg a mi házunkban rejtőzik. Kibújik a farkascsapdák, ajtótorlaszok mögül." — tépelődik magában a lány. Érzi, nem élhet tovább úgy, ahogy eddig. *„Mert az igazság, még a kegyetlen igazság is fontosabb, mint az olyan boldogság, amit lassanként bomlaszt szét a szándékos tudatlanság."* Apját vizsgálgatja, akit szeretett, de akiről egyre kevésbé tudja, hogy kicsoda.

Miféle szálak kötik össze a látszólag idegen két fiatalt? Ki a farkascsapdába eső Julien és kik az erdő lakói? Minderre választ kaphatnak az olvasók a világhírű francia író, Vercors *„Farkascsapda"* című kisregényéből. Vercors, valódi nevén *Jean Bruller* különleges hangulatteremtő erővel villantja fel a háborús évek próbatételeit, amelyek nemegyszer sorsdöntően befolyásolhatják a mai nemzedék magatartását, gondolkodását.

—cs-i—

Így is lehet brigádkapcsolatot létesíteni

A békéscsabai körzeti üzemfőnökség munkaügyi csoportjában, többségében fiatal nők, családos anyák dolgoznak. A gyermeknevelés, az otthoni „második műszak" mellett jut idejük egymásra, a közösségi munkára is. 1978-ban határozták el, hogy a szolgálati kötelezettségeiken felüli munkára is vállalkoznak és brigádot alakítanak. A brigád névadójának *Radnóti Miklóst* választották.

A kis kollektíva nagy lelkesedéssel kezdett munkához. Részt vettek a társadalmi munkaakciókban, irodát és személyvonat szerelvényét takarították. *A brigád minden tagjának van társadalmi funkciója.* Van közöttük szakszervezeti ifjúsági felelős és bizalmi, szülői munkaközösségi tag, könyvterjesztő, KST-ügyintéző. Ha tehetik, együtt van a brigád nemcsak a munkában, hanem szabad idejükben is.

Így volt ez a nyáron is. *Közös kirándulást szerveztek Győrbe.* Mivel a brigádtagok közül senki sem járt az ország nyugati részében, idegenvezetőre volt szükségük.

A Radnóti Miklós szocialista brigád sajátos módon kereste meg a győri kapcsolatot. Írtak a körzeti üzemfőnökség vezetőjének, hogy nagyon szeretnék, ha egyik szocialista brigádjuk vállalkozna az idegenvezetői feladatra és egy hétvégén a brigád vendégei lehetnének Győrben — persze már felajánlva a békéscsabai meghívást is.

A győri üzemfőnök készségesen segített. Így történt, hogy a mozdonyvezetőkből álló *Kandó Kálmán* szocialista brigád egyik hétvégén fogadta — a feleségekkel, férjekkel és gyerekekkel együtt — a Győrbe érkező csabaiakat.

A barátságkötéshez rövid időre volt szükség. Az élmény — Győr történelmi nevezetességei, a nagycenki Széchenyi múzeumvasút (ahol *Katona Istvánné s Turák Imréné* tiszteletbeli mozdonyvezetői címet pott), Sopron város hangulata és találkozás a Kandó Kálmán szocialista brigád tagjaival maradandó emléke valamennyiünknek.

Zacharidesz Jánosné

Új Népszava-kiadványok

A *Népszava Lap- és Könyvkiadó* a közelmúltban néhány figyelemre méltó könyvet jelentetett meg. Székely Gábor: *Profintern-krónika* (A Vörös Szakszervezeti Internacionálé kongresszusainak és a központi tanács ülésszakainak krónikája) című munka az 1921 és 1931 közötti időszak vonatkozó speciális kutatásait foglalja össze. A kiadvány első részében a szerző a nemzetközi szakszervezeti mozgalom kialakulásával foglalkozik, ismerteti azokat az erőfeszítéseket, vitákat, amelyek közepette megszületett az új szakszervezeti internacionálé. A könyv második részében *a Vörös Szakszervezeti Internacionálé Központi Tanácsának öt kongresszusáról és nyolc ülésszakáról ad elemzést a szerző*, bemutatja a részt vevő országokat, ismerteti a napirendi pontokat, értékeli a felszólalásokat és az elhangzott vitákat. A könyv záró fejezete a harmincas évek kommunista mozgalmának megújulásáról rajzol képet. Az összeállítást időrendi táblázat teszi teljessé. A kötet mindazok számára hézagpótló mű, akiket érdekel a nemzetközi szakszervezeti mozgalom.

A kiadó szépen megformált kötetben jelentette meg Sánta Ferenc: *Kicsik és nagyok* című elbeszélésgyűjteményét. A szerző nem ismeretlen a magyar olvasók előtt, hiszen az 1956-ban megjelent első kötete, a *Téli virágzás*, már megmutatta írói kvalitását. Sánta nevét talán a *Húsz óra* című nagy sikerű riportregénye tette igazán ismertté. Az új Sánta-kötet olyan novellákat köt csokorba, amelyek könyvalakban még nem jelentek meg. Ezek az elbeszélések, mint általában többi novellái is, azokról a kisemberekről szólnak, akik nem kevés munkával, mindig tisztességgel megküzdöttek önmaguk és családjuk fönnmaradásáért, akik küzdenek az újért, a humánumért...

A *Jogsegély 1982/9.* száma ismét gazdag tartalommal került az olvasókhoz. A kiadvány fő témája az újítók és a feltalálók jogvédelméről szól. A kérdést időszerűvé teszi, hogy az újítók és feltalálók 1982 májusában tartották V. országos tanácskozásukat. A jogsegély cikke, többek között, foglalkozik az újítók és feltalálók anyagi és erkölcsi megbecsülésével, a jogszabályok alkalmazásával, számbaveszi és széles skálán mutatja be a további tennivalókat. A fő témát még számos közérdekű cikk egészíti ki.

A Kossuth Kiadó kötete

Évfordulók — 1983

Az *Évfordulók — 1983.* évi kötetében olvashatunk minden olyan kerek évfordulóról, amelyek a nemzetközi és a magyar munkásmozgalom szempontjából jelentős dátumok, de szerves részei a kötetnek a nemzetközi és a nemzeti ünnepekről szóló megemlékezések, írások is. Természetesen közli a magyar és az egyetemes történelem jelentős eseményeiről a nemzetközi és a magyar munkásmozgalom kiemelkedő személyiségeiről, eseményeiről szóló cikkeket is. Ezen túl — a kerek évforduló kapcsán — az irodalom, a művészetek, a tudományok, az egyetemes kultúra nagy alakjairól szóló megemlékezéseket is közöl.

A jelentős eseményeket, évfordulókat havonkénti bontásban, 4—6 oldal terjedelmű írásokban mutatják be a szerzők. Az évfordulók, események illusztrálását a közölt képmelléklet biztosítja, s a szócikkek végén válogatott bibliográfia segíti az olvasó további tájékozódását. A mű végén az eddig megjelent kötetekben szereplő évfordulók mutatóját találjuk.

AZ ŐSZI FORGALOM SIKERÉÉRT

MÁV–VOLÁN és SZMT-együttműködés

Az őszi hónapok időszakában az áruszállítási igények kielégítése jelentős feladatokat ró a szállításban részt vevőkre. Hogy hogyan tudják egymás munkáját segíteni, — *erről tanácskoztak szeptember 10-én Szegeden, az SZMT székházában a szegedi igazgatóság, a 10-es VOLÁN, valamint a Szakszervezet Csongrád megyei Tanácsának vezetői.* Tanácskozásuk aktualitását az adta, hogy a köztük érvényben levő, öt évre szóló együttműködési megállapodást ez alkalommal kiegészítették az őszi forgalom legfontosabb tennivalóival.

A szegedi igazgatóságnak az év hátralevő részében *4,4 millió tonna árut kell elszállítani*, amelyből Csongrád megyére körülbelül 620 ezer tonna jut. Az összes fuvarozásra váró áruból közel egymillió tonna exportra kerül. Csongrád megyéből 120 ezer tonna árut küldenek az ország határain túlra. Az igazgatóság területére az év végéig várhatóan 4,6 millió tonna áru érkezik, ebből a megyébe közel egymillió tonnát várnak.

A VOLÁN 10. sz. vállalata az év utolsó részében 410 ezer tonna áru kirakását és elfuvarozását végzi. Ezt úgy szervezik meg — figyelemmel a vasúti kocsik tartózkodásának a csökkentésére —, hogy a késett arány 15 százaléknál magasabb ne legyen. Mindkét szállító vállalat kiemelt gondot fordít a társadalmi tulajdon védelmére.

A szegedi vasútigazgatóság és a VOLÁN vezetői a rájuk háruló feladatok végrehajtása érdekében felhívták a szállítatók figyelmét: *a reális fuvarozási igények bejelentésére, a rakodási készség javítására, a hétvégi rakodások szorgalmazására, az egyenletes, a hét minden napján, éjjel és nappal egyaránt végzett rakodásra és árufeladásra.* Nagy gondot kell fordítani az exportszállítási feladatok időbeni teljesítésére, a szállításban részt vevők biztonságos munkájára, a szerződések betartására, valamint a közúti fuvareszközök hatékony kihasználására.

Az őszi szállítási feladatok megoldásának elősegítése érdekében *az SZMT és a vállalati szakszervezeti bizottságok titkárai értekezleten vitatják meg a MÁV—VOLÁN—SZMT együttműködésével megjelölt tennivalók végrehajtását.* A szakszervezetek megyei bizottságai figyelemmel kísérik a vállalatok, üzemek szállítási és rakodási tevékenységét, segítik azok megvalósítását. Támogatják továbbá a gazdasági vezetőket és az üzemi szakszervezeti bizottságokat a fokozott szállítási igények anyagi ösztönzésére, a hatékonyabb szombati, vasárnapi rakodásokra. Továbbá arra is, hogy a hétvégi rakodási többletmunkák költségeinek elszámolása az adott lehetőségeknek megfelelően történjen.

A megállapodásban rögzítették azt is, hogy az együttműködés koordinálását, az információk cseréjét — a MÁV, a VOLÁN és az SzMT között — *a vasutas területi szakszervezeti bizottság végzi.* Megállapodtak abban is, hoy az őszi forgalom végeztével komplex értékelést készítenek, amelynek tapasztalatait a jövőben hasznosítani fognak.

G. J.

KIVÁLÓ VASUTAS

Polgári védelmi törzsparancsnok

Csiza József, a szombathelyi vasútigazgatóság katonai osztályának megbízott helyettes vezetője, csoportvezető, az igazgatóság polgári védelmi irányító törzsparancsnoka. Közel negyedszázada alapszervezeti párttitkár. Az idei vasutasnapon *Kiváló Vasutas* kitüntetésben részesült.

— Mikor és hol kezdte a vasútat? — kérdezem.

— Szombathelyen 1941-ben lettem fűtőházi szénmunkás, de dolgoztam csőfuvatóként, begyújtóként, majd fűtőként is.

A felszabadulás után pártmunkásként aktívan részt vett az újjáépítésben 1950-ben az igazgatóságra került szakszemélyzeti ügyintézőnek, később ugyanott csoportvezetői kinevezést kapott. Az ellenforradalmi események előtt tűzrendészeti előadó lett a IV. osztályon. Igazi próbatételt jelentett számára az ott eltöltött idő.

Két évvel később 1958-ban Szombathely állomás tűzoltóparancsnoka lett. Tizenhárom éve már, hogy visszakerült az igazgatóság katonai osztályára, ahol előbb tűzrendészeti, rendészeti és végül polgári védelmi feladatokkal bízták meg.

Csiza József mindig fontosnak tartotta a tanulást, a továbbképzést. 1943-ban óráját adta el, hogy magánúton vizsgázhasson a polgáriban. 1958-ban gimnáziumi érettségi bizonyítványt szerzett. Három évvel később elvégezte az általános vasúti tisztképzőt. Közben tűzoltó tiszti képzésben részesült és századosi rangot kapott. Később üzemrendészeti és iparőri tanfolyamra, majd vezetőképzőre járt.

Munkáját mindig elismerték.

Sz. Jakab István

Bravó, kislány

A közelmúltban, pontosabban szeptember 5-én vasárnap, a Széchenyi-hegyről 11.08 órakor induló kisvasúti szerelvény második kocsijában utaztam, s érdekes jelenetnek voltam szem- és fültanuja.

A vonat elindulásakor felszállt az úttörőkalauz kislány, s kérte a jegyeket. Mellettem állt egy középkorú, jól öltözött férfi egy 8-10 év körüli kislánnyal. Érdeklődött a kalauztól, hogy Jánoshegy hányadik megálló, majd kért jegyet Jánoshegyig. A kalauz mondta, *hogy a vonaton csak 10 Ft felárral adhat jegyet.* S most következik, ami igencsak felháborított: utasunk alkudozni kezdett a kis kalauzzal, hogy adjon csak neki rendes áron jegyet, nem olyan fontos az a felár.

Az alkudozása nem járt eredménnyel, *az úttörőkalauz rendíthetetlenül állta az ostromot*, s végül az utas nagy nehezen kifizette az összeget. Utoljára azért még megjegyezte, hogy milyen drága jegyet kapott. Én mindvégig izgultam, hogy meg ne rendüljön a kislány határozottsága, s az incidens végén gondolatban gratuláltam neki.

Ezt viszont most Önöktől kérem — ezért fogtam tollat —, hogy dicsérjék meg a kislányt, aki szolgálatát olyan híven, lelkiismeretesen, határozottan látta el, s nem hagyta magát egy szabálytalankodó felnőttől befolyásolni. *Bravó kis úttörőkalauz! Sok sikert a további életedhez, légy mindig becsületes tanulója, majd dolgozója népünknek!*

Szalkáry Jánosné
Budapest

TÖRÖKORSZÁGBA UTAZOTT A BOCSKAI-NÉPTÁNCEGYÜTTES

A MÁV Debreceni Járműjavító Üzem és a debreceni ÁFÉSZ 40 tagú *Bocskai néptáncegyüttese* szeptember 21-én Törökországba utazott. Az együttes a Földközi-tenger partján fekvő *Mersin* városban megrendezésre kerülő nemzetközi vásár fesztiválján vesz részt. A fesztivál szeptember 24-től október 3-ig kerül megrendezésre, ahol az együttes képviseli hazánk néptánckultúráját, a nemzetközi folklórtalálkozón.

A MÁV-kollektív szerződés módosítása (10.)

A tanácskozások vitáinak általános tapasztalatai

A 20 1979. (XII 1.) MüM. számú rendelet 5. §-ának (1) bekezdése szerint a munkáltató köteles minden év elején beszámolni a kollektív szerződés előző évi végrehajtásának tapasztalatairól. Ehhez csatolni kell a következő időszakra szóló kollektív szerződés célkitűzéseit. Ez összekapcsolható a módosítási tervezet megvitatásával. Ezek a tanácskozások az üzemi demokrácia szempontjából is jelentősek. A kollektív szerződés beszámolóját tárgyaló tanácskozásokon elhangzott javaslatok ugyanis azt bizonyítják, hogy a vasutasok aktívak, tevékenyen részt vesznek a vitában. Különösen vonatkozik ez a megállapítás az ez évi tanácskozásokra.

Az elhangzott javaslatokra a *Magyar Vasutas* hasábjain eddig kilenc alkalommal adtunk választ. Ezúttal néhány általános tapasztalatot ismertetünk olvasóinkkal.

Ki és hogyan alkothat szabályt?

A munkaviszonyra vonatkozó alapvető szabályokat a *Munka Törvénykönyve* tartalmazza. Az Mt. 8. §-a szerint az alapvető kérdéseket törvénynek vagy törvényerejű rendeletnek kell szabályoznia. Az összes többi szabály ezek végrehajtásáról gondoskodik. E körbe tartozik a kollektív szerződés is.

A munkáltató csak a Munka Törvénykönyve által adott felhatalmazás alapján alkothat szabályokat. *Ezek azonban nem jogszabályok, de jogszabály jellegűek.* A jogszabályokhoz hasonlóan ugyanis kötelezőek mind a munkáltatóra, mind a dolgozókra.

A kollektív szerződés a központi szabályok által meghatározott körben és keretek között rendezi a munkáltató és a dolgozók jogait és kötelezettségeit. Az Mt. azonban nem teszi lehetővé, hogy a kollektív szerződés minden kérdésben rendelkezzen. *Tehát csak akkor szabályozhat, ha valamely jogszabály erre kifejezetten felhatalmazást ad.* A tapasztalatok azt mutatják, hogy a kollektív szerződés szabályozási köréről a dolgozókat részletesebben kell tájékoztatni. A munkahelyeken ugyanis sok olyan javaslat hangzott el, amelyek megvalósítása nem tartozik a kollektív szerződés hatáskörébe.

Régi megállapítás, hogy minden szabály annyit ér, amennyit abból megvalósítanak. A tanácskozások tapasztalatai is azt mutatják, hogy egyes főnökségeknél nem elemezték kellő alapossággal a helyi körülményeket, illetve az üzemi feladatokból eredő igényeket. *Pedig a beszámolónak konkrétnak kell lennie. Olyan világos képet kell adnia, amelyből a dolgozók megismerik a tényleges helyzetet.* Ha a végrehajtás során nehézségek keletkeztek, ezek okait is részletesen be kell mutatni és helyes mindjárt kitérni a megoldás módjára is. Például mi az oka annak, hogy egyes munkakörökben, illetve dolgozóknál magas a túlórák száma? Hogyan lehetne egyes munkakörökben a munkaerőhiányt enyhíteni, vagy jobban biztosítani a heti pihenőnapok kiadását? Ha ezekre a kérdésekre a helyi tanácskozásokon a dolgozók nem kapnak őszinte választ és a megoldáshoz nem kérik a segítségüket, akkor a vita nem éri el a célját.

A beszámoló során az eddiginél nagyobb figyelmet kell fordítani annak vizsgálatára is, hogy a kollektív szerződés egyes rendelkezései segítették-e az üzemeltetést, a munkára, a fegyelemre való ösztönzést, vagy a törzsgárda megbecsülésének fokozása érdekében hozott szabályok elősegítették-e a dolgozók stabilizálódását, a munkaerőmozgás csökkenését. Végeredményben tehát minden főnökségnél értékelni kell, hogy a kollektív szerződés hogyan tölti be a szerepét.

A munkaügyi viták arra engednek következtetni, hogy a tanácskozásokon *nem mindenütt tárják fel megfelelően a viták okait.* Ezzel pedig elejét lehetne venni nem kívánatos munkaügyi pereknek. Ha mégis munkaügyi vita keletkezik a dolgozó és a főnökség között, arra kell törekedni, hogy ezt szolgálati úton rendezzék.

A megváltozott munkaképességű dolgozók helyzetének megtárgyalása is fontos feladata a tanácskozásoknak. A tapasztalatok és a szakszervezeti információs jelentésekben felvetett problémákból azonban arra lehet következtetni, hogy erre nem fordítanak kellő figyelmet.

A megváltozott munkaképességű dolgozók helyzetének rendezésekor például elsősorban munkaképességük hasznosítására kell törekedni. (Foglalkoztatási rehabilitáció). *Keresni kell azokat a foglalkoztatási lehetőségeket, amelyek a megváltozott munkaképesség mellett is biztosítják a rendszeres munkát és jövedelmet.* A csökkent munkaképességű dolgozók helyzetének rendezésére vonatkozó jogszabályok alapvető célkitűzése az, hogy a munkaképesség csökkenése ne eredményezze a munkából való teljes kiválást, hanem a megmaradt munkaképesség hasznosítására a korábbi munkáltatónál kerüljön sor. Társadalmi és egyéni szempontból ez a legkedvezőbb.

A hatályos rendelkezések (1 1967. (XI. 22.) MüM—EüM—PM sz. együttes rendelet, 114545 1978. Vezérig. sz. utasítás) értelmében a megváltozott munkaképességű dolgozó foglalkoztatásáról a szolgálati főnökség vezetője köteles gondoskodni. Ha a dolgozó foglalkoztatása főnökségen belül nem oldható meg, akkor a foglalkoztatás, illetőleg az átképzés megoldásához kérni kell az igazgatóság segítségét. *Előírás az is, hogy a megváltozott munkaképességű dolgozókat tanfolyamra történő felvételeknél előnyben kell részesíteni.*

Az igénybejelentés a főnökségek dolga

Fontos szerepe van a keresetkiegészítésnek is. A keresetkiegészítés a megváltozott munkaképességű dolgozót időbeli korlátozás nélkül megilleti, ha munkaviszonyban elszenvedett üzemi baleset következtében a munkaképesség-csökkenés mértéke eléri vagy meghaladja a 36 százalékot és ebből adódóan átképzésre, áthelyezésre kerül. Ha a dolgozó munkaképesség-csökkenése nem üzemi balesetből, hanem egészségi állapotának romlásából ered, s mértéke az 50 százalékot eléri, emiatt az átképzés időtartamára illeti meg keresetkiegészítés. Az ilyen dolgozók keresetét az áthelyezés, illetőleg az üzemi baleset előtti átlagkeresetük 80 százalékáig kell kiegészíteni, feltéve, hogy az új munkakörben elért átlagkeresete és a járadék együttes összege a korábbi keresetének 80 százalékát nem éri el.

A keresetkiegészítésre a főnökségnek kell igénybejelentést tennie, az összeg megállapítására a vasútigazgatóság munkaügyi és szociális ellátási osztálya jogosult. Üzemek, központi szervek saját dolgozóiknak jogosultak saját hatáskörben keresetkiegészítést megállapítani.

A keresetkiegészítést egyévi időtartamra kell megállapítani és változatlan összegben folyósítani. Ezt minden év elején felül kell vizsgálni és a keresetek függvényében újból meg kell állapítani.

A felsoroltak alakulásáról, a kollektív szerződés végrehajtásáról szóló beszámolóban számot kell adni a tanácskozásokon.

A kollektív szerződés a legdemokratikusabb szabályok egyike. Megalkotása a dolgozók közvetlen részvételével történik. A MÁV-nál kialakult beszámolási fórumrendszer megfelelő szervezeti keretet nyújt a tanácskozások megtartásához, a dolgozóknak a vitában való részvételhez. A végrehajtásról történő évenkénti beszámolás és a módosítás együttesen biztosítja, hogy a kollektív szerződés ne merevedjen meg, *hanem rugalmasan alkalmazkodjék az élet követelményeihez.*

Dr. Garabon Sándor

RESTI

Idősebb kollégáim mesélik, hogy valamikor négyen-öten — összeszokott kis társaság — fogták magukat és felültek a Debrecenbe közlekedő gyorsvonatra csak azért, hogy a civis város vasútállomásának restijében jót falatozzanak. A debreceni restiben ugyanis olyan pompás sült csülköt tálaltak burgonyakörettel és sámsoni babsalátával a vendég asztalára, hogy attól a kínai császár is megnyalta volna a száját.

No persze ezenkívül volt még jó néhány más, remekül elkészített ízes étel, de kollégáim csak a sült csülök gyönyörűségéért utaztak oda-vissza nyolc órát, mert ugye akkoriban a gyorsvonatok sem robogtak olyan sebességgel mint manapság a villamos mozdony vontatta személyszállító vonatok.

Persze a kedves olvasó most mondhatná, hogy ez csak amolyan úri passzió volt, mint ahogy akkor és általában a vasúti vendéglőkbe nemigen ültek be parasztok, munkásemberek. Nekik, ha távolabbra utaztak, ott volt a tarisznyában vagy a kézikosárban a harapnivaló.

De manapság már bárkinek van módja, pénze a csatlakozó állomásokon beülni a restibe, ha éppen van hely.

Először itt kezdődik a boszszuság, ami kivételesen nem az Utasellátó Vállalat rovására írandó, mert a forgalom nemcsak egyes állomások befogadó és áteresztő képességét nőtte ki, hanem az evésre, ivásra rendeltetett alkalmatosságokat is.

Az utas szomjas, pénze is van — különösen fizetésnapokon — és megy, tolakodik a dugig telt étterembe, ahol viszont — az ellátási nehézségek ellenére — mindig van sör, ha más nem, külföldi, no persze borsos áron.

Nem számít. Ott tolong a nép az asztalok között. Hoci a pénz, nesze az üveg. Az asztalnál ülő vendég ráér — gondolják a pincérek — az amúgy is csak eszik és sok esetben csupán egy üdítő italt fogyaszt. Az igazi haszon az állva fogyasztó vendégektől ered.

De, hogy konkrét példát is mondjak, legutóbb a szerencsi állomás restijében éltem át egy ilyen tumultust.

A leves után 20 percet vártam, amíg többszöri rimánkodásra hozta a felszolgálónő a második fogást.

De hát mit tehetett ő is szegény, hiszen közben legalább 30 feléje nyújtózkodó kézbe kellett egy-egy üveg sört adni, pénzt beszedni, vitatkozni, mert ugye akad olyan ember, aki a II. osztályú étteremben is annyi pénzért akar sört inni, mint a harmadik, vagy negyedik osztályba sorolt büfében.

Közben szaporodik asztalomon az üres sörösüveg.

Hová tegyék? A felszolgálónő arca verítékezik, örül, ha a teli üvegeket nyomban továbbadhatja és kasszíroz. Nemcsak az álló, hanem az ülő vendég is türelmetlen. Fizetne, de erre többször is fel kell kérni a felszolgálót, akinek, ha tíz keze lenne is kevésnek bizonyulna.

De hát mit lehet tenni?

Talán azt, hogy a második osztályú Utasellátó étteremben ne szolgáljanak ki álló vendéget, mert ezzel hátrányba kerül az az utas, aki kulturált körülmények között szeretne étkezni. És ha nem is tudnak mindenütt felszolgálni olyan különleges ízekkel készített ételeket, mint valamikor a debreceni restiben, — amiért érdemes volt Budapestről is leutazni — az is megnyugtató lenne, ha az étteremben nyugodtan lehetne étkezni.

Dávid József

ARANYLAKODALOM ÓCSÁN

A 80 esztendős *Tokai Gyula* MÁV ellenőr, nyugdíjas vonatvezető és felesége, született Mészáros Eszter tsz-nyugdíjas szeptember 5-én, a Pest megyei Ócsa községben ünnepelte aranylakodalmát.

Gyula bácsit különösen szívós fából faragta a természet: két esettől eltekintve — 1935-ben lábát törte tolatás, másodszor pedig a talpát égette meg a forró homok, szőlőkapálás közben — orvoshoz más panasszal még nem fordult. Ma is maga gondozza a ház körüli szőlőjét, de az egy hold háztáji földjük megműveléséhez se igen szorul segítségre. Még statisztálni is eljár játékfilmek forgatásakor; *nemrég is másfél napot töltött a Pilisben, ott vették fel ugyanis a szigetvári hős, Zrínyi Miklósról készülő történelmi film némely tömegjeleneteit.*

Eszti néni egészségét már inkább megviselte az idő, de a házi és a ház körüli munkákban ő is igencsak serénykedik. Külön szót érdemel mindkettőjük szellemi frissesége. Úgy elevenítenek fel fél évszázaddal ezelőtti történéseket, így megismerkedésük és egybekelésük körülményeit vagy együttlétük egy-egy jelentősebb eseményét, oromöket és viszontagságokat, mintha tegnapi élményeiket sorjáznák. Napestig el lehetne hallgatni őket, amikor mesélnek. Vendégsereg köszöntötte az ünnepelteket, barátok, jó ismerősök, rokonok, tisztelők, és természetesen valamennyi utód a családból: *Gyula* fiuk mozdonyfelvigyázó, *Eszter* lányuk kereskedelmi hivatalnok, tehát mindketten vasutasok, a varrónő *Mária* lányuk, valamint a három fiú és a két lányunoka.

(Mármarosi)

A TAKARÉKOSSÁG MÓDOZATAI

Sok típus, sok gond – új típus, új gond

Horváth Alajos, a MÁV anyaggazdálkodási szakosztályának vezetője az alkatrészellátás zökkenőiről

Több évtizedes gondja a vasútnak (hozzátehetjük — jóllehet, számunkra nem vigasz: a népgazdaság más ágazatainak, az iparvállalatoknak is) az alkatrészhiány. Nagy értékű gépek-berendezések — esetünkben vontató- és szállítójárművek — vesztegelnek tétlenkedve, mert nehezen pótolható az elromlott fődarab, vagy nem ritkán a kisebb, néhány forintba kerülő szerelvény. Akár a vontatási főnökségeken, akár a járműjavító üzemek valamelyikében jár a tudósító, rendre felemlítik e visszás állapotot.

Búvárkodást igényelne azt boncolgatni, hogy a hazai és a partner gyártóvállalatoknak — saját jó hírnevük védelmében is — miért nem kifizetődő pótalkatrészeket készíteni; miért azzal kérkednek csupán, hogy ennyi meg annyi gépet, mozdonyt értékesítettek, amikor az alkatrészgyártás ugyancsak kifizetődő lehetne. Gondoljuk meg: *egy-egy berendezés gyakorta évtizednél is hosszabb ideig szolgálja tulajdonosát, következésképp az eladó és a felhasználó hosszú távon is egymásra utalt, jó partner lehetne.*

Zökkenőmentes anyagellátást

A panaszok sorolásával nem sokra jutunk: a vasútnak mennie kell (másutt a termelés nem akadozhat), s nem vitákra, ígéretekre, betartatlan visszaigazolásokra, s tengeri kígyóvá terebélyesedő perekre, hanem zökkenőmentes ellátásra van — lenne — szükségünk. A vasutasság nem csupán sopánkodott, *hanem a kényszer alkatrész-gyártásra késztette a járműjavítókat, s a vontatásiakat.* Még olyan jelentős alkatrészek gyártására is felkészültünk, mint az M62-es mozdonyok hengerperselyei. Ám miként egy tavalyi felmérésben olvasható: „... *az egyre bővülő alkatrész-gyártást csak kényszerből végezzük, erre nem vagyunk jelenleg kellőképpen felkészülve. A gyártás a kis sorozatok miatt gazdaságtalan, magasabb költségeket igényel, mintha azokat az ipar biztosítaná részünkre*".

A MÁV anyaggazdálkodási szakosztályának vezetői, szakemberei negyedévente találkoznak a vidéki anyaggazdálkodási osztályok munkatársaival. Ilyen megbeszélésre került sor néhány napja Siófokon, ahol — a már említett, régi gondokról is szólva — a soros teendőket vitatták meg. E megbeszélést követően találkoztam Horváth Alajossal, a szakosztály vezetőjével, akitől a pillanatnyi helyzetképről tudakozódtunk.

— *Alapvető gondunk, hogy sokféle típusú vontatójármű közlekedik vonalainkon* — mondta. — *Húsz dízeljármű, ebből 14 típusú dízelmozdony és hat fajta motorkocsi, nyolc típusú gőzmozdony és négy féle villamosmozdony.* Kivált a dízeleknél kedvezőtlen a helyzet, az összetétel még akkor is alkatrészellátási nehézségeket okozna, ha az ipar szállítókészsége megfelelő volna. A dízeleknek több mint felét importból szerezzük be, van közöttük szovjet, csehszlovák, s román mozdony. Az egyes típusokon belül is nagyok az eltérések. Nem szerencsés, hogy a külkereskedelem meglehetősen rugalmatlan. De az is előnytelen, hogy bevált típusok helyett olyan új konstrukciójú járműveket vásárolunk, amelyeknek sajátosságai még nem ismertek. Így arra szorítkozunk, hogy a gyártóktól kérdezzük meg: *feltehetőleg melyik részegység romlik el leghamarább, milyen pótalkatrészeket szerezzünk be és tároljunk... miközben előadódhat, hogy másutt keletkezik hiba.*

A vételár kétharmada

— Szűkíthető a lista?

— Arra törekszünk. A nagyon régi járműveket, már csak a koruk miatt is, fokozatosan kivonjuk a forgalomból, és helyükbe lépnek a rövid távra jól bevált, csehszlovák BZ-motorvonatok; *noha az alkatrészellátás ennél a típusnál is gond.* Amikor a többi csehszlovák és román gyártmányú mozdonyok motorja cserére érik, gyakorta az első nagyjavításkor, külföldi licenc alapján Magyarországon gyártott MAN, vagy PYELSTIK motorokra cseréljük ki az eredetit. Ennek kettős előnye van: *a selejtezett motorok jó alkatrészei átszerelhetők a még forgalomban levőkbe.*

— Érveljünk hazai példával. Mennyibe kerül egy, a Ganz-MÁVAG által gyártott M41-es, s mennyit költünk az alkatrészekre?

— Jelenleg száz M41-es fut a vonalainkon, huszonkét millió forintért vesszük őket. A mozdonyok cserére érett alkatrészeinek pótlása évente átlagosan 700 ezer forintba kerül, húsz év alatt tehát további tizennégy milliót hozhat gyártójának egy-egy jármű. Ez az eladási ár kétharmada, s úgy gondolom, ilyen összegért érdemes lenne nagyobb figyelmet fordítani az ellátásra. *A Ganz-MÁVAG szerződésben vállalkozik is erre... ám a papír kevés a teljesítéshez.* Tudjuk: egyes területeken e nagyvállalatnak is szűk a kapacitása, miközben azokból az alkatrészekből, amelyekből nekünk is megfelelő a készletünk, még többet is ajánl. Mégis: számunkra az lenne a legjobb, ha a nagy típusok javításánál a két Ganz-gyár oly módon működne közre, hogy a motorokat átadnánk nekik, s ők újítanák fel. Ily módon az egyéb feladatokkal igencsak leterhelt járműjavító üzemeink lélegzethez jutnának.

Óvjuk jobban a mozdonyokat

— Milyen esélyünk van erre?

— A következő egy-két évben aligha adhatjuk át a motorokat, de fokozatosan megkíséreljük a fődarab-javításokat rájuk testálni. Ezt indokolná a szakszerűség is, a MÁV-nak nem kellene készleteznie, s a népgazdaságnak ugyancsak ez volna a legjobb megoldás. Utóvégre olyan alkatrészek gyártása, amilyeneket a vasút felszereltségi szintje nem tesz lehetővé, nem kifizetődő. Egy főtengelyt aligha képes elkészíteni bármelyik járműjavító üzemünk. Azzal számolunk viszont, hogy a folyamatban levő rekonstrukciók eredményeként felnő a feladatokhoz a Ganz-MÁVAG, s hasonlóképp megváltozik a helyzet a külföldi szállítóknál is. Az összképhez tartozik az is, hogy ma sokkal kedvezőbb helyzetben vagyunk, mint négy-öt esztendővel ezelőtt: *sem a személy-, sem az áruforgalom nem akadozik alkatrészhiány miatt.* A két kezünkön megszámolhatjuk, hogy mely területeken szűk a gyártók kapacitása. Általában ugyanarról a négy-öt alkatrésztípusról van szó, amelyekből ha száz darabot rendelünk, hatvannál többet aligha kapunk. A KGST-tagországok vasútjai megpróbálkoztak az alkatrészek cseréjével, ám e kezdeményezés nem járhatott sikerrel: *ugyanazok az alkatrészek hiányoztak másutt is.*

— Mit tehetünk tehát addig is, amíg a gyártók alkalmasabbakká válnak az alkatrészek pótlására?

— A meglevő lehetőségeinkkel éljünk. Például: *óvjuk jobban a mozdonyainkat — módunkban áll!* Néha a mi hibánkból is hiány keletkezhet: ha rosszul mérjük fel az igényeket, s egy-két alkatrész kimarad a rendeléslistából. Nem vonatkozik ez a már említett új típusokra, mikor is a gyártótól kérdeztük meg: *miből mennyit rendeljünk.* A gyártó hatvanszázalékosan találta el, mit kell mihamarább pótolni, emiatt jó néhány alkatrészből évekre előre raktározunk, másból pedig nincs a készletünkben.

Mint ismeretes, a vasút a második félévben hozzávetőleg 240 millió forinttal csökkentette a fenntartásra fordítható összeget. Ennek hatásáról a siófoki tanácskozáson is szó esett — az üzemek képviselői az ebből adódó gondokat sorolták. Ám a teljes összeghez, az elkölthető forintokhoz képest vajon sok-e a nem egészen negyed milliárd? Horváth Alajos szerint nem sok:

— *Tavaly 11,6 milliárdot, az idén 12,4 milliárdot költöttünk, költünk el e célra* — mondta —, *s hadd említsem meg: tíz esztendeje még csupán öt milliárd forintra volt szükségünk.* Egy évtized alatt köztudottan megdrágultak a kohászati és egyéb anyagok, mind többe kerül az energia. Az említett 12,4 milliárdból 8,2 milliárd jut a fenntartásra, 3,6 milliárd az üzem- és fűtőanyagra. Jó ideje az első félév a beszerzéssel telik el, a második pedig a készletgazdálkodással. Kedvezőbb helyzetet teremt, hogy az idén — a Magyar Nemzeti Bank igényének megfelelően — negyedévenként vizsgáljuk a készletek nagyságrendjét.

Sok a lehetőség a takarékosságra

— Mit mutatnak a készletvizsgálatok?

— *Nem okoz gondot az üzem- és fűtőanyag-ellátás.* Tizenöt-húsz éve súlyos szénellátási gondjaink voltak, ma viszont vontatójárműveinknek csupán négy százaléka használ szenet. Itt utalnék arra: *az üzemanyag-felhasználásnál is változatlanul sok lehetőségünk van a takarékosságra.* A közlekedési tárcának kötelezettsége, hogy programot dolgozzon ki erre, s ebben a vasút tevékeny szerepet vállalt. Tavaly minden önelszámoló egységnél, a főnökségek zöménél energetikusok láttak munkához. Olyan fiatal mérnökök, akik a megtakarítás lehetőségeit keresik. A lényeg a vontatójárműveken van: *a gépészeknek kell felülvizsgálniuk a különféle rendszereket.* A mozdonyok olajfelvételénél bevált a tálcarendszer... már ahol alkalmazzák is. Néhány állomáson, az évtizedek során igen sok olaj csöpögött el és jutott a földbe. Ha egy-egy nagyobb felvételi helyen naponta csak húsz litert sikerül megtakarítani, összesítve az is tetemes mennyiség. Nem elég ellátni csupán az állomásokat tálcával: *ellenőrizni is kell, hogy használják-e.* Az elmúlt két évben nagy pontosságú mérőműszereket vásároltunk, amelyek meggátolhatják a vitákat, a visszaéléseket. A nagyobb felvevőhelyeken már van belőlük... de hát ez is pénzkérdés. S vannak fontosabb beruházási feladataink is.

Hadd tegyük hozzá mindehhez: *változatlanul sok lehetőség rejlik a leghagyományosabb „mérőműszerben" — az emberi figyelemben.* Szakértelmünk, akarásunk, figyelmünk alkatrészt és üzemanyagot egyaránt megtakaríthat. Többletberuházás nélkül is.

Földes Tamás

A város kapuja

Látogatóban a szombathelyi körzeti üzemfőnökségnél

Kapuja lehet-e a vasútállomás egy településnek napjainkban, amikor a motorizáció, a közúti közlekedés oly látványos versenytárs lett a közlekedésben? A szombathelyi példa egyértelműen mondatja velünk: Igen!

A megyeszékhely vasútállomása még ma is a város kapuja.

Akár egy galéria

Naponta 30 ezer utas fordul meg Szombathely állomásán. Ennek ellenére *utasterei tiszták, peronjai gondozottak, a várossal csatlakozó részeit virágok díszítik.* Ez nyomban szemébe tűnik az ide érkező utasnak, miként az is, hogy már a vonatról leszállva „kitekinthet" a városra, sőt a megyére is. A fedett peron mint egy galéria tárja az utas elé a jáki templom, az Isis szentély, a Múzeum falu, a Felszabadulási emlékmű és sok más, a megyét jellemző nevezetességet. Ezek a farostlemezre festett képek hozzátartoznak a felvételi épülethez.

Az érkező utas miközben elhagyja a vágányokat, feliratot olvashat a csarnoki kijáróná: „*Köszöntjük vendégeinket*". Balról a város új címere, jobbról a MÁV emblémája. Ez a város így fogadja vendégeit.

Török János állomásfőnökkel az állomás munkájáról beszélgetünk.

— *Az utasforgalom mellett naponta 800-900 kocsit rendezünk, amely az őszi forgalom ideje alatt ennél mindig több.* Az utasokat 145 személyvonat szállítja. Kocsimosónkon 60-70 kocsit mosunk, a magunké mellett más telepállomásokét is. Arra törekszünk, hogy a vonatok tisztán induljanak.

Noha hét vonatcsoportjuk van az utastereket nem azok után, hanem folyamatosan takarítják. Így érthető, hogy a nagy forgalom ellenére is tiszták a vágányközi peronok, a várótermek, a csarnokok és a folyosók.

— *Itt volt egy kerékpártárolónk. Nem használták a dolgozók, mert autóbusszal érkeznek szolgálatba. Ide telepítettük a vonatok tábláinak tartóállványát* — magyarázza az állomásfőnök.

— *Korábban zavarta a helyközpont munkáját a telexgép hangja* — vette át a szót *Müller László* körzeti üzemfőnök. — *Ezért választottuk le két helyiségre.* Ez itt a személyszállítási vezető és az ügyeletes tiszt közös irodája. Tevékenységük egymásával összefügg.

Bejárók klubja

— A pártbizottság titkára egyszer azt javasolta, hogy jó lenne, ha csinálnánk egy klubot a naponta bejáró utasok részére. A gondolatot cselekvés követte. Saját magunk láttunk munkához — mondják.

A kultúrváróteremből kialakított klub az emeleti részén asztalokkal, székekkel, kedves, meghitt. A hangulatos csillár a vontatási KISZ-esek kezemunkája. A falon egy tabló nyomógombokkal. Akár az új telefonoknál. A gombok mellett hanglemezek címei: *Edda, a Hungária együttes, magyar nóták stb.* Az utas választhat. Kérheti a neki tetsző számot, s a kérést teljesítik. Ugyanaz a kezelő egyúttal informálja is az utasokat.

— *A televíziót a szakszervezeti bizottság vette, a városi KISZ 5 ezret a megyei KISZ-bizottság 10 ezer forintot adott.* Ebből vettük: a játékokat, a lemezeket, a fejhallgatókat, a rádiót. A bútorokat az igazgatóság adta, míg a festést az Építési és Hídfenntartási Főnökség végezte. A belső szerelést átalakították a BFF és a vontatási (villamos műhelyi) dolgozók. Brigádok és egyes emberek; vezetők és beosztottak dolgoztak együtt az utasokért — sorolta Török János.

Az üzemfőnökségnek 320 kilométer hosszú vasútvonala és 2200 dolgozója van. Közel 1 millió tonna árut kell szállítaniuk. Ez látszólag nem sok. Ám így is van mit tenniök. Az opratív árutonnatervet az első nyolc hónapban 101,03 százalékra teljesítették. A személyvonatok 98,33 százaléka közlekedett menetrendszerűen. A tehervonatoké 101,86 százalékos teljesítménynek felel meg.

Gyorsítani kell a kocsifordulót

— *Arra törekszünk* — mondja Szilágyi János üzemviteli-helyettes —, *hogy vonataink pontosan, tehervonataink terhelten közlekedjenek.* Az 1075 tonnás tervvel szemben minden vonatunk 1095 tonnával indult. A nagy teljesítményű vontatójárművek kihasználását 101,87 százalékra teljesítettük.

— Az átlagos kocsitartózkodási idő alakulásával és az idegen kocsik állásidejével már korántsem vagyunk elégedettek — egészíti ki helyettesét az üzemfőnök —. *Az átlagos kocsitartózkodási tervet azért nem tudtuk teljesíteni, mert az üzemfőnökség területén tárolt javításos kocsik tartózkodási ideje is „terheli" a dolgozó kocsik idejét.* Az idegenkocsik tartózkodási idejének csökkentése érdekében pedig naponta vizsgáljuk a teljesítmények alakulását. Sajnos ebben az is közrejátszik, hogy partnereink, köztük a VOLÁN rakodási készsége nem kielégítő. Különösen nem a hét végén. Inkább fizetik a kocsiálláspénzt, semhogy túlóráztassák dolgozóikat!

— Tettek-e ez ellen valamit?

— *A személyes kapcsolaton túl a tények feltárásával próbáltuk kedvezően befolyásolni az eseményeket.* Az utóbbi időben értünk el eredményt, de ez még kevés.

Az év során 3051 idegen kocsit kezeltek Szombathelyen, nagyrészt RIV érdekeltségűeket. Érthető tehát törekvésük, hogy felgyorsítsák a kocsifordulót, mely átlagosan 24,33 óra volt a 22 órás célkitűzéssel szemben.

Szombathelyen a vasutasnap alkalmával adták át az első ütemben épült új motorszint. A közelmúltban épült korszerű szertár, s a szociális épület egyaránt arról tanúskodik, hogy évről évre javulnak a munkafeltételek.

Szabó Béla

KÉP SZÖVEG NÉLKÜL

(Kesztyűs Ferenc rajza)

Romantika nélkül

Megállóhely a Balaton partján

Abrahámhegy megállóhely a Székesfehérvár—Tapolca közötti vonal 51-es számú őrháza. Bár a felszállás megkönnyítésére itt is elvégezték a peronemelést, az épület még őrzi a Balaton-part századeleji romantikus hangulatát, pihentetőleg hat az új formákhoz szokott tekintet számára.

Megvárom, amíg Budapest felé elmegy a személyvonat, azután odalépek a sorompót kezelő vasutashoz.

— *Nyolcvanéves ez az épület* — mondja *Kajdi József* pályaőr. — *Belülről már erősen mutatkoznak az elöregedés jelei. A nehéz dízelmozdonyok által keltett remegések lassan leomlasztják a mennyezetet. Csomagolópapírt kellett felerősíteni, hogy ne potyogjon a nyakunkba az állandóan hulló vakolat.* Régóta szó van a felújításról, de eddig még nem került sor rá, pedig a szükség az itt dolgozók és az utasok szempontjából egyaránt megkívánná. Kicsi a váróterem, kritikán aluli az egyetlen közös használatú W. C.

Hat éve szolgálok Ábrahámhegyen, de a környéket régebbről is jól ismerem — folytatta. — Azelőtt csak elszórtan állott néhány ház, úgy tíz éve hirtelen felkapták a vidéket, talán éppen a Badacsony közelsége miatt. A fellendülés az utas- és expresszáru-forgalomban mérhető legjobban. *Nyaranta külön pénztárost kell beállítani, egymagunk nem birnánk a megnövekedett teendőkkel.* Szezonban össze is jön vonatonként a három-négyezer forint bevétel. Az áremelést persze már mi is érezzük. A napokban a helyi lakosok közül valaki érdeklődött, menynyibe kerül gyors másodosztályon az út Pestig és vissza. Mondom neki, kétszáznegyven forint. Osztott, szorzott, végül kisütötte: ketten utaznak, olcsóbb, ha kocsival indulnak el.

— Huszonkét éve jöttem a MÁV-hoz — folytatja Kajdi József. — Az eltelt két évtized alatt sok minden változott, de a mi helyi gondjaink megmaradtak. Itt a példa: *behúzott nyakkal közlekedünk a szolgálati helyiségben, mert nincs aki megjavítaná a plafont.* Vagy a másik: a sorompókat kisebb magaslatról kezeljük. A kollégám hetekig kificamodott bokával járt dolgozni, mert elcsúszott. *Kértük, csináljanak rendes feljárót. Válaszra sem méltattak bennünket...* Az ajtó elé már mi fektettünk cementlapokat, hogy ősszel-tavasszal ne a sarat gyúrjuk. A múltkor egy utas megkérdezte: hányszor kell leengedni a sorompókat napjában. „Úgy hat-hétezret tekerek rajtuk szolgálatonként" — feleltem. Azt mondja, ő ezt tízezer forintért sem vállalná el.

Tóth Zoltán

MEGJEGYEZZÜK

Védelmet kér a Vasarely-kompozíció

Mindig csodálattal töltött el, ha a Déli pályaudvar lejáratánál, a kerengőben Victor Vasarely, a híres magyar származású művész kompozícióját láthatom. A pécsi Porcelángyárban készült alkotás előtt mások is megállnak, köztük a hazánkba látogató külföldiek is előszeretettel fotózzák. Néhány hete már feltűnt, hogy megrepedezett a kompozíció, a minap pedig szörnyülködve láttam, fehér, lyukszerű lepattogások vannak rajta. Mintha csúzlival lövöldöztek volna rá. Ez már nem a véletlen, hanem a rombolók kezek, felelőtlen emberek „játéka" lehetett.

Jó lenne odafigyelni és megőrizni a MÁV-nak ajándékozott kompozíciót, hiszen szineiben is, de esztétikailag is a Déli pályaudvar egyik ékessége.

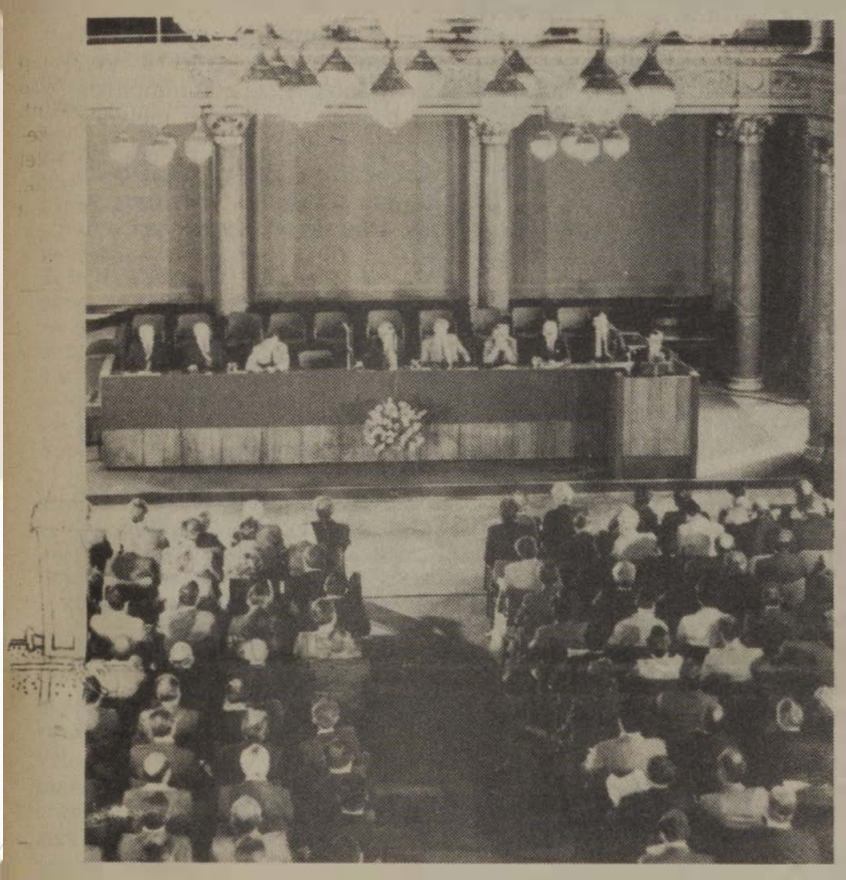
Németh István

A MÁV villamosításának 50 éve

Emlékünnepségek, tudományos ülésszakok és kiállítások a fél évszázados évforduló alkalmával

Ötven évvel ezelőtt, 1932. szeptember 12-én gördült ki a Keleti pályaudvarról az első menetrendszerű villamos vontatású szerelvény, mely Komáromig közlekedett. Ezzel a világon először hazánkban került közforgalmú üzembe az 50 periódusú, egyfázisú villamos vontatású rendszer, Ganz–Kandó-féle fázisváltós mozdonyokkal.

A fél évszázados évfordulóról szeptember 15. és 17. között tudományos emlékülésen, és az eseményhez méltó ünnepségsorozaton emlékeztek meg.



Szücs Zoltán beszél az emlékünnepségen

Az emlékülésre szeptember 15-én délelőtt került sor a Magyar Tudományos Akadémián, melyen megjelent *Koszorús Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára is. Az ünnepséget *dr. Geszti P. Ottó* akadémikus, egyetemi tanár nyitotta meg, majd *Szücs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója tartott emlékbeszédet. Bevezetőjében visszatekintett a nagyvasúti villamos vontatás kialakulásának előzményeire. Azokra az úttörőkre, akik már a múlt század második felében eredményesen kísérleteztek a villamos gépek alkalmazásával a közlekedésben.

A Ganz Gyár is korán bekapcsolódott a villamos vontatás fejlesztésébe. 1889 és 1892 között fejlesztették ki az első villamos járművet, egy 6 lóerős kis bányamozdonyt, ausztriai, illetve a mizserfalvi bányák részére. Ezek voltak az első villamos bányavasutak Ausztriában, illetve Magyarországon, és mindössze öt évvel később kerültek üzembe, mint a világ első villamos bányavasútja Pennsylvániában. A fejlődés igen gyors volt. 1896-ban a Ganz Gyár már 2x25 lóerős 500 V-os bányamozdonyokkal villamosította baglyasaljai bánya vasútját. Ezt sok közúti, elővárosi motorkocsi és több bányamozdony követte. Érdekes megjegyezni, hogy a közúti jellegű motorvonatok között volt egy 3 fázisú hajtású is, a Genfi-tó partján levő *Evian* fürdőhelyen 1898-ban kerül üzembe. Ugyanezzel az áramnemmel készültek bányamozdonyok Magyarország és Franciaország részére is.

A Ganz Gyár 1902-ben gyártotta első fővonali mozdonyait és motorkocsijait az olaszországi Valtellina vonalra. A járműveket 3000 V-os, háromfázisú, csúszógyűrűs aszinkron motorok hajtották. Köztudomású, hogy a gőzmozdonyok hatásfoka mindössze 5—7 százalékos, szemben a villamos vontatással, mely az erőművektől számítva 23—27 százalékos hatásfokú.

Helyiérdekű vasútként 10 kV 15 Hz-es, egyfázisú energiaszállítással került üzembe 1911-ben a *Rákospalota—Veresegyház—Vác—Gödöllő* közötti villamos vasút, amelyet a MÁV üzemeltetett a második világháborúig. E nagyvasúti jellegű HÉV-vonal energiaellátó berendezéseit, valamint vontatójárműveinek villamosberendezését a *Siemens—Schuckert* cég szállította. A MÁV néhány fővonalának villamosítására már 1910-ben tárgyalásokat kezdeményezett a vasút, de az előkészítő munka az első világháború kitörése miatt félbeszakadt.

A Ganz Gyár a vasútvillamosítás terén is kezdettől fogva a váltakozó áramú rendszer zászlóvivője volt. Ez elsősorban *Kandó Kálmánnak*, a Ganz Gyár sokoldalú, nagy elméleti tudású, eredeti egyéni ötletekben kimeríthetetlenül gazdag fantáziájú mérnökének érdeme volt.

Kandó 1893 őszén, 24 éves korában tapasztalatszerzés céljából egy francia vállalatnál helyezkedett el. Itt ismerkedett meg a Tesla által feltalált indukciós motorokkal, sőt azok méretezésére egy teljesen új számítási módszert dolgozott ki.

Sikeres működésének híre Budapestre is eljutott. *Mechwart Andrásnak*, a Ganz Gyár vezérigazgatójának felkérésére Kandó 1894 őszén a gyár szolgálatába lépett. 1897-ben már mint igazgatóhelyettes utazott Amerikába a 600 V egyenárammal villamosított Baltimore-i nagyvasúti vonalszakasz tanulmányozására. Innen azzal a meggyőződéssel tért haza, hogy a nagyvasutak villamosítását ilyen kis feszültséggel nem lehet gazdaságosan megoldani.

A háromfázisú indukciós motorok beható tanulmányozása alapján Kandó felismerte, hogy e motortípus vasúti vontatáscéljára is alkalmassá tehető.

Az olaszországi Valtellina vasútvonal villamosítása már nagy jelentőségű lépés volt, ugyanis ez a 3000 V, 15 Hz feszültségű, háromfázisú villamos vasútvonal volt Európa első villamosított nagyvasútja, egyben a világ első, 1000 V-nál nagyobb váltakozó feszültséggel villamosított vonala. Ehhez nemcsak a vontatójárműveket hanem a teljes villamos berendezést is a Ganz Gyár szállította, sőt Ganz-gyártmányúak voltak még a vízi erőmű 2000 lóerős turbinái is.

Ezt a háromfázisú váltakozó áramú rendszert az 1905-ben államosított Olasz Vasutak tovább építették. Közel 2000 km-es vasúthálózatot villamosítottak e rendszerrel, az állami beruházások követelményeinek megfelelően olasz gyárak bevonásával. Így a közel 700 villamos mozdony közül csak az első kilenc, valamint a tíz motorkocsi készült a Ganz Gyárban Kandó személyes irányítása mellett.

Kandó Kálmán már egy 1900-ban kelt tanulmányában rámutatott arra, hogy a vasútvillamosítást leggazdaságosabban az ország energiaelosztó hálózathoz kapcsolva lehet megoldani. 1917-ben, a fázisváltós rendszer kidolgozásával gyakorlati lehetőséget is teremtett egy, az országos energiaelosztó hálózattal közösen, s így igen gazdaságosan létesíthető, ipari frekvenciájú villamos vontatási rendszer megvalósítására. E gondolatnak megnyerte a Magyar Államvasutak szakembereit is. *Így indult meg a Ganz Gyár és a Magyar Államvasutak együttműködésével az a nagyszabású fejlesztési munka, amely a sorozatos gazdasági, pénzügyi nehézségek ellenére meghozta gyümölcsét, s 1932-re a világ első 50 Hz-el villamosított nagyvasúti fővonalának üzembe helyezéséhez vezetett.*

Mészáros András vezérigazgató-helyettes leleplezi a domborművet

Koszorúzás Kandó Kálmán sírjánál

Kandó Kálmán, a Magyar Tudományos Akadémia levelező tagja sajnos, már nem élte meg fejlesztő munkájának hazai beteljesülését, a budapest—hegyeshalmi vasútvonal villamos üzemfeltételét. Munkatársai folytatták és továbbfejlesztették megkezdett munkáját.

A következő években *Komárom—Hegyeshalom* között is kiépült a felsővezeték-rendszer. Így Budapesttől Hegyeshalomig közlekedhettek a Kandó villamos mozdonyok vontatta szerelvények.

A magyar vasút villamosításának folytatására a II. világháború kitörése miatt már csak a felszabadulás után kerülhetett sor. A hegyeshalmi villamosított fővonal helyreállítása után *elsőnek a budapesti körvasutat villamosították.* A népgazdaság első ötéves terve viszont már a *Budapest—Miskolc* közötti fővonal villamosítását irányozta elő. A munkálatok üteme azonban gazdasági nehézségek miatt lelassult. Így az első jelentősebb vonalszakaszon, *Hatvan állomásig*, csak 1956-ban indulhatott meg a villamos vontatás.

Az ötvenes években a világ számos országában, elsősorban Franciaországban, a Szovjetunióban és Angliában rohamos fejlődésnek indult az egyfázisú, 50 Hz-s vontatási rendszer. Ezek az országok, felismerve e rendszer előnyeit, annak ellenére kezdték meg a 25 kV-os, 50 Hz-es villamos vonalhálózat kiépítését, hogy hálózatuk egy része már eltérő villamosítási rendszerrel villamosítva volt.

A MÁV is elhatározta, hogy a hatvan—miskolci vonalrészt már 25 kV-os felsővezetéki feszültségre építi ki és a meglevő vonalakon folyamatosan biztosítja az áttérést a 16 kV-ról. A kétfeszültségű mozdonyszükségletet átmeneti megoldásként a Ganz Villamossági Művek által gyártott 960, illetve 1220 kW teljesítményű *Ward—Leonard* rendszerű villamos mozdonyok elégítették ki.

A MÁV vezérigazgatója ezután ismertette a vasútvillamosítás újabb állomásait, az új villamos mozdonyok megjelenésének fontosságát, majd a jelenlegi helyzetet értékelve a következőket mondotta:

— Szűkös beruházási lehetőségeink miatt — bizonyos mértékben a villamosítással kapcsolatban elfoglalt korábbi álláspontunk eredményeképpen is — *mai villamosítottságunk az európai vasutakhoz képest nem kielégítő.* Az egyik szélsőség a svájci vasút, melynek hálózata gyakorlatilag teljes mértékben villamosított. Az NDK vasútjának hálózata ugyanakkor csak 11 százalékban villamos üzemű. Európában a két határeset között helyezkednek el a többi vasutak, így a MÁV 21, az angol vasút 20, a francia 27, a szovjet 31, a bolgár 38, az osztrák 51 százalékos villamosítási aránnyal. A villamosított vonalakon lebonyolított szállítási teljesítmények aránya a MÁV-nál jelenleg 53 százalék.

Távlati villamosítási elképzeléseinket az Országos Műszaki Fejlesztési Bizottság által 1978-ban készített tanulmány alapozta meg. Ennek megállapításai szerint a jelenlegi, mintegy 1600 km-en felül további 1500 km vonal villamosítása gazdaságos. Újabb elemzések alapján az összekötő és kiegészítő hálózatrészek villamosításával — vagyis egy villamosított hálózati rendszer kiépítésével — célszerű számolni, *ezért az ezredfordulóig 3200—3500 km-en kell a villamos üzemet megvalósítani.* Ez azt eredményezi, hogy a MÁV vonalhálózatának mintegy 45 százaléka lesz villamosítva, amelyen a szállítási feladatok 75—80 százalékát lehet villamos járművekkel lebonyolítani — fejezte be beszédét *Szücs Zoltán.*

Az ünnepi megemlékezés után a résztvevőket külön autóbuszok vitték a Mező Imre úti temetőbe, ahol megkoszorúzták Kandó Kálmán sírját.

Ezt követően a Keleti pályaudvar érkezési csarnokában ünnepélyes külsőségek között került sor az eseményhez illő emléktábla leleplezésére. *Mészáros András* vezérigazgató-helyettes beszédében a következőket mondotta:

— Ötven évvel ezelőtt, 1932. szeptember 12-én e helyről gördült ki az első menetrendszerű villamos vontatású szerelvény. Ezzel a világon először hazánkban került körforgalmú üzembe az 50 periódusú, egyfázisú villamos vontatási rendszer, Ganz—Kandó-féle fázisváltós mozdonyokkal. E rendszer megalkotása Kandó Kálmán és munkatársai nevéhez fűződik.

A vezérigazgató-helyettes ezután röviden vázolta: hogyan alakult és milyen előnyökkel jár a villamosítási rendszer a vasút számára, majd leleplezte a *Sommer József* által alkotott emléktáblát, melyen ez olvasható: *„A Magyar Államvasúti 50 periódusú közforgalmú villamos vontatás megnyitásának emlékére."*

A szöveg alatt Kandó Kálmán domborműportréja és egy V40 sorozatú villamos mozdony látható.

A Keleti pályaudvarról Zuglóba mentek az emlékünnepség résztvevői. A ceglédi vonalnak az *Erzsébet királyné* és a *Kacsóh Pongrác* úti felüljáró közötti részén megtekintették a villamosmozdony-bemutatót. A síneken a múlt és jelen mozdonyai voltak láthatók.

A résztvevőknek *Csárádi János*, a gépészeti és járműfenntartási szakosztály vezetője tartott rövid ismertetőt, kezdve a V40 és V60 sorozatú Kandó-mozdonyoktól a legújabb V63-as, 3700 kW teljesítményű, tirisztoros egyenirányítóval felszerelt villamos mozdonyokig.

Másnap, szeptember 16-án tudományos ülésszakot rendeztek a MÁV Vezérigazgatóságon. Az ülés *Papp Györgynek*, a Ganz Villamossági Művek vezérigazgatójának elnökletével kezdte meg munkáját. *Csárádi János* szakosztályvezető és *Téby Lajos*, a Ganz Villamossági Művek nyugalmazott főosztályvezetőjének előadása után, külföldi vendégek részvételével korreferátumok hangzottak el.

A tudományos ülésszak után emlékkiállítás nyílt a Közlekedési Múzeumban. A kiállítást Veress István, a múzeum főigazgatója nyitotta meg.

Másnap, szeptember 17-én különvonat vitte a vendégeket Nagycenkre, ahol megtekintették a Széchenyi Emlékmúzeumot, és megkoszorúzták Széchenyi István sírját. Nagycenken Oroszvári László, a GYSEV vezérigazgatója mondott emlékbeszédet.

Visi Ferenc

A kiállítás megnyitása után a Közlekedési Múzeumban
(Laczkó Ildikó felvételei)

Az érvek mellette szólnak

Mit kell tudni az új utazási naplóról?

Az új utazási napló bevezetése nagy visszhangot váltott ki, elsősorban a vontatási utazó dolgozók körében. Olyan vélemények is elhangzottak, hogy a napló 56 rovatának a vezetését nem lehet a mozdonyszemélyzettől elvárni. Mindenekelőtt ez késztette arra az üzemviteli szakosztályt, hogy áttekintést adjon az üzemviteli szervezést követő egységes vezénylési rend megvalósulásáról, annak szükségességéről és gondjairól.

Ismert, hogy a CSM-rendszerű vonattovábbítás az állomási és a forgalmi utazó dolgozók folyamatos létszámvisszaesésének az eredménye. A vontatási vonatkísérők és a gazdaságos személyzetirányítás rendszeresítését is ez tette szükségessé.

Megértek a feltételek

A munkafolyamatok ilyen átszervezését a gyakorlati élet igazolta. A forgalmi és a vontatási munka közeledett egymáshoz, *de még mindig nem követte átfogó intézkedés az egységes vezénylés és teljesítmény-elszámolás érdekében.* Erre akkor kerülhetett sor, amikor a teljes hálózaton megvalósult az egységes üzemviteli szervezet. Ez jobb feltételeket teremtett a vontatási és a forgalmi utazó dolgozók részére, hozzásegített a hatékonyabb munkáltatáshoz és a teljesítmények azonos módon történő nyilvántartásához.

A forgalmi és a vontatási utazók, bár teljesítményük azonossága bizonyított a munkajogi szabályozások fogalma is meggyőzőek — távolléti és szolgálati órák, pihenőidők, menettartam stb. — a teljesítmény-elszámolásoknak eltérő rendje és előírásai viszont megmaradtak.

Ahhoz, hogy az új utazási naplók szükségességét és rovatainak el nem hagyható voltát jobban megértsük, néhány korábbi gyakorlatra kell rámutatnunk.

A forgalmi utazók (vonatkísérők) vezénylését *az F. 9. sz. utasítás és a kollektív szerződés szabályozta.* A vezényléseket a vezénylőtiszt és munkatársai: menetfordulóra és külön vezénylésre dolgozták ki. A teljesítmények alakulását figyelemmel kísérték, melyre az utazási napló szolgáltatott jó alapot. Ezt a MÁV már 80 éve így csinálja, de a csehszlovák, az NDK és a szovjet vasutak is hasonló módszereket alkalmaznak.

A hónap elejétől vezetett teljesítményeket tíznaponként ellenőrizték, de a teljesítmények egy munkanapon belül és egész hónapra vonatkoztatva is „könyvelés"-re kerültek. Az utazási napló adatai telepállomásonként, vasútigazgatóságonként és hálózati értékkel adtak hasznosítható információt: *a munkaerő leterhelésére, kihasználatlanságára lehetővé tették az átvezénylést, a kirendelést, vagy éppen a vonattovábbítás átcsoportosítását.*

Korántsem volt ilyen egyértelmű a vontatási utazók munkájával kapcsolatos gazdálkodás és teljesítmény-elszámolás. A követendő eljárást az *E. 1. sz. utasítás* és a kollektív szerződés tartalmazta. A vezénylést a mozdonyfelvigyázók és reszortosok végezték.

Az utaztatást: menetfordulóra, mozdonyra, illetve időre állították össze, melyet grafikus vezénylési tervben rögzítettek. *Elszámolási alapbizonylatul a menetlevél másodpéldánya szolgált a sebességmérő szalaggal együtt.* Azok feldolgozása bonyolult és kevésbé ellenőrizhető munkafolyamatot képezett. A teljesítmények értékelése a mozdonyfelvigyázón, reszortoson, üzemgazdászon és a vontatási számadón múlott. Ennek ellenére sem tudta az utazó dolgozó a munkaeredményre épült teljesítménybérét követni és behatóan ellenőrizni.

Más szempontból kellett számításba venni az utazó szolgálatot végzők szolgálatra való fel-, és lejelentkezését a szolgálatok sajátos jellege miatt. *A vontatási dolgozóknak a mozdonyt a telephelyen kellett átvenni és átadni, míg a vonatkísérők vonathoz jelentkeztek fel és le.*

Ma már egyre nagyobb — személy- és tehervonatoknál 18, csak tehervonatoknál 24-25 százalékos — arányban közlekednek CSM-rendszerben a vonatok. A fejlődés tendenciája ennek további kiterjesztésére utal, melyet olyan alapvető tényezők is segítenek, mint az életpálya vonzása. Az új felvételesek többnyire érettségizett fiatalok, magas általános műveltséggel. Ezzel szemben az állomási és a forgalmi utazók létszámának utánpótlása már most gondot okoz.

E kettősség gondos egybevetése lehetett csak a feszültségek oldásának az alapja. A rendelkezésre álló munkaerő, és a gazdaságosabb vonattovábbítás érdekében nélkülözhetetlenné vált élőmunkát a közös vezénylés alá rendeléssel, vezényléssel, utaztatással és azonos teljesítményelvek érvényesítésével lehetett megoldani.

Az üzemszervezés arra irányul, hogy a CSM-rendszerű vonatoknál a vontatójárművön elsősorban vontatási dolgozók teljesítsenek szolgálatot, melylyel szemben a forgalmi utazók elsősorban forgalmi és kereskedelmi tevékenységet látnának el.

Az egység helyreállt

Ma már az üzemfőnökségi vezényletekben csak egy közös vezénylési napló van, de a grafikus vezénylési módot megtartották. Ezekkel az intézkedésekkel: az egyensúlyi helyzet, az egység, a két utazó szolgálat dolgozói között minden tekintetben helyreállt.

Természetszerű, hogy az átfogó, részletes intézkedéseket követte az utazási naplók egységesítése is! Olyan munkaokmányt kellett a munkabizottságoknak megalkotnia, amely a szolgálat különbözőségeiben is azonosságot nyújt. A napló rovatainak a MÁV-nál közlekedő: *valamennyi vonatra, vonatnemre, menetre, járatra, állomási teljesítményre vonatkoztathatóan kellett munkateljesítményi és bérelszámolási lehetőséget nyújtani.* Tenni kellett ezt a mozdonyvezetők, a vonatvezetők, a vezető jegyvizsgálók, a vonatkezelők, a vonatfékezők stb. teljesítményeinek külön-külön elszámolhatósága érdekében.

A tíznaponkéni ellenőrzés ma már mindkét szolgálatot végzőkre egyaránt kiterjed. Ezáltal a vontatási dolgozók munkateljesítményei is ellenőrizhetőbbé váltak és így fokozottabban érvényesül a bizonylati és pénzügyi fegyelem is.

Az egységes vezénylési rendszert követően vehették kezükbe a dolgozók az új utazási naplót, mint úti okmányt, melyben a hónap minden napjának szerepelnie kell, legyen az tényleges munkában eltöltött idő, pihenő, betegség, szabadság vagy társadalmi munkanap.

Belátható, hogy a külív adatszolgáltató rovatainak vezetése sem jelenthet gondot. Szeretnénk kiemelni: *szükség volt, hogy a dolgozók részére a kollektív szerződés 41. §. 1—7. pontjaiban foglalt — normaidőkre épült — teljesítménybérek elszámolhatók legyenek.* Az olyan kivételes esetekben, amikor a teljesítmény a menettartam normaidővel nem mérhető, a ténylegesen ráfordított idő a teljesítménybér alapja.

Kiknek kell a naplót vezetni?

A vasúthálózaton 72 forgalmi és 50 vontatási telepállomás, illetve kirendeltség dolgozóinak kellett megtanulnia az új napló vezetését. Mivel a vonatkísérők eddig is vezették az utazási naplót, számukra könnyebb volt az új elsajátítása, mint a vontatási dolgozóknak.

Nem árt azt sem tisztázni: kinek kell vezetni az utazási naplót? *Elsősorban a vonatvezetőnek. Annak hiányában mozdonyvezetőnek, vezető jegyvizsgálónak.* A hónap végi összesítést beosztásonként annak a dolgozónak kell elvégeznie, aki a tárgyhónapban az utolsó út befejeztével az utolsó bejegyzést tette.

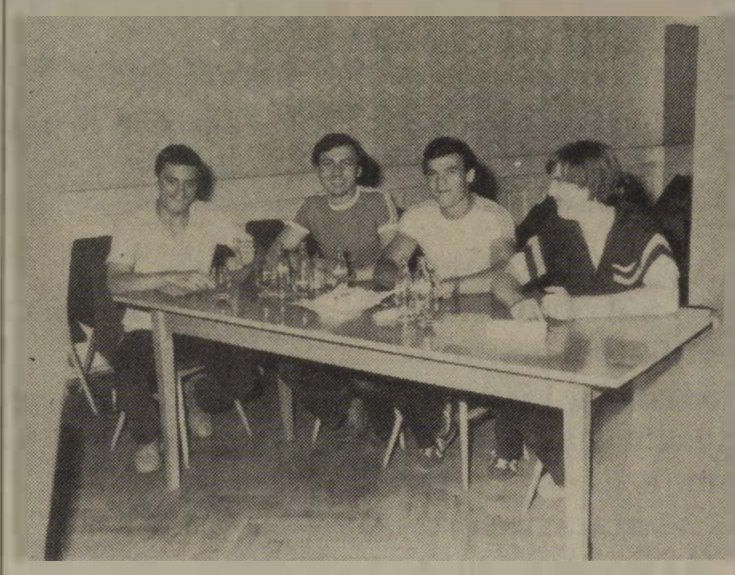
A vezénylés egységesítésével, *az új naplók vezetésével megvalósult a nyilvántartás és elszámolás korszerűsítése.* Az üzemvitelnek megfelelően egységbe vonták a korábbi két szolgálati ághoz tartozó vonattovábbítást. Ezekkel a lépésekkel lényegesen előbbre jutott a későbbi számítógépes eljárások bevezetése is.

Ma jobban, mint korábban, szükség van munkaátszervezésre, a beavatkozó intézkedésekre, a munkaerő átcsoportosítására, vagy a terhek oldására. *Az új utazási napló révén olyan információkhoz jut az üzemfőnökség, a vasútigazgatóság és a vezérigazgatóság, amelyek az üzemviteli döntéseket alapozza meg.*

Csik Sándor
MÁV Vezérigazgatóság
osztályvezető-helyettese

Kandó Kálmánra emlékeztek

Szellemi vetélkedő az Északi Járműjavítóban



A győztes csapat tagjai

Az Északi Járműjavító Üzem *Kandó Kálmán* emlékének tisztelgett *A vasút villamosításának 50 éves története* című szellemi vetélkedővel, melynek nyilvános döntőjét szeptember 9-én rendezték meg a Törekvés Művelődési Központban.

A júniusban meghirdetett vetélkedő széles körben megmozgatta a műhelyek és irodák dolgozóit. Az írásos elődöntőkön az irodalom megszerzésében, tanulmányozásában, a lexikonok használatában és a döntő lebonyolításában a *Műszaki Könyvtár* és a *Törekvés Művelődési Központ* nagy segítséget nyújtott.

A mintegy 80 induló csapat közül 44 kollektíva igen magas szintű ismeretről tett bizonyságot. Közülük került ki a döntő 12 csapata. Figyelemre méltó, hogy a legjobbak közé, a szocialista brigádok mellett, egy KISZ-alapszervezet és két munkabrigád csapata is bekerült.

A közvetlen hangulatú, jól pergő verseny négy fordulójában szakmai, munkavédelmi kérdések szerepeltek, melyekre szóban, írásban, illetve vetített képek felismerésével kellett válaszolni.

Az üzem gazdasági — politikai — társadalmi szerveinek vezetőiből álló zsüri döntése alapján az első helyet az *Asztalos János* KISZ-alapszervezet csapata szerezte meg, második az *Eötvös Loránd* szocialista brigád, harmadik a *Cservenka Miklós* szocialista brigád. Az első helyezett csapat 5000, a második 3000, a harmadik 2000 Ft jutalomban részesült. Az üzemi KISZ-bizottság különdíját, 1500 Ft értékű könyvutalványt, a *Landler Jenő* szocialista brigádnak, a Törekvés Művelődési Központ különdíját — könyvjutalom — holtversenyben a 4. helyre szorult *Kandó Kálmán* szocialista brigádnak ítélte a zsüri. A döntőben részt vett valamennyi csapat elismerő oklevelet kapott.

A díjakat a zsüri elnöke, *Balogh Sándor* üzemigazgató adta át.

Pályakezdők ünnepélyes fogadása

A szombathelyi körzeti üzemfőnökségnél szeptember elején ünnepélyes keretek között fogadták a pályakezdő fiatalokat. Az új vontatási telep ebédlőjében rendezett ünnepségen 32 fiatalt fogadtak be a vasutasok nagy családjába. A pályakezdők között volt főiskolát, közlekedési szakközépiskolát és egyéb középiskolát végzett. Húszan a szakmunkástanuló intézetből jöttek a MÁV-hoz.

Az új felvételesek dízelmozdony-szerelőként, dízel-villanyszerelőként, asztalosként, tmk-lakatosként, forgalmi gyakornokként és más fontos munkakörökben dolgoznak majd.

A már hagyományosnak számító pályakezdők fogadásán *Kelemen Józsefnének*, a csomóponti KISZ-bizottság titkárának megnyitó szavai után *Müller László* üzemfőnök beszélt a pályakezdők szép, ugyanakkor felelősségteljes hivatásáról.

(jakab)

— Kommunista műszak. A közelmúltban a győri körzeti üzemfőnökségnél kommunista műszakot tartottak melynek eredményeként tizennyolc személyszállító kocsit kívül-belül kitakarítottak, és megtisztították a rendező pályaudvar területét.

Élénk KISZ-élet Veszprémben

Három alapszervezetben több mint száz fiatal tagja van *Veszprémben* a csomóponti Kommunista Ifjúsági Szövetségnek. Az utóbbi hónapokban jelentősen megélénkült a mozgalmi munka. Gyermeknapi ünnepséget és juniálist szerveztek. Eredményesen vettek részt a vasutasnapi sportrendezvényeken. Szakmai, politikai és irodalmi vetélkedőt tartottak. Alakulóban van az irodalmi színpad, amely a társadalmi és mozgalmi ünnepségek nívóját fogja emelni Veszprémben. Szoros kapcsolatot tartanak a városi közművelődési intézményekkel. Szinte valamennyi fiatal szocialista brigád tagjaként tesz többet a napi feladatoknál.

Sz. J. I.

KÖSZÖNET A BRIGÁDNAK

Harmincegy évi vasúti szolgálat után, érszűkület miatt kerültem betegállományba, majd miután mindkét lábamat térden felül amputálni kellett, rokkantnyugdíjas lettem. A művégtagokat nem tudom viselni, nagyon nehéz az életem.

Nehéz helyzetemen, gondjaimon néha a volt munkahely dolgozói segítenek. Legutóbb augusztusban a miskolci körzeti üzemfőnökség Tiszai pályaudvari rakodási részlegének *József Attila* szocialista brigádja segített a házam tatarozásában. A brigád tagjai: *Göndör Zoltán* brigádvezető, *Göndör Lajos, Lippai Albert, Dudás Tivadar,* és *Csordás Bertalan* augusztus közepén szabad napjukon három alkalommal összesen 180 órát dolgoztak a házon társadalmi munkában.

Munkájukért ezúton is hálás köszönetemet fejezem ki.

Csorba István
Sóstófalva

Abaújkéren csak nők szolgálnak

Valamikor régen a vasútnál szinte valamennyi munkakör betöltése a férfiak kiváltságos joga volt. Az elmúlt évek, évtizedek alatt beállott, már-már krónikussá váló munkaerőhiány azonban jócskán megváltoztatta az arányokat. Napjainkban egyre szaporodik azoknak a szolgálati helyeknek a száma, ahol csak nők dolgoznak. Közéjük tartozik *Abaújkér megállóhely is.* A sorompókezelő-jegykiadói teendőket itt teljes egészében a gyengébb nem képviselői látják el. Amikor ott jártam, egyikük éppen a kicsiny váróterem ablakait mosta.

— Létezik valamilyen utasítás, amely előírja az ablakok időszakos tisztítását?

— *Nincs!* — nevet *Lipusz Istvánné,* a nyilvánvalóan gyermeteg kérdésen. — *Mivel a megállóban mind a négyen nők szolgálunk, megegyeztünk, hogy mindig a szombati nappalos takarít, de a napi hét vonatpár közötti szünetekben ez máskor sem okoz megerőltetést.*

— Huszonnégy óra alatt mindössze tizennégy vonat?

— Igen, Hidasnémetiig csak a személyvonatok járnak fel. A tehervonatok a rossz pálya miatt csak Szerencs és Abaújszántó között közlekednek.

— Hogyan lesz egy nőből sorompókezelő?

— *Hatvannyolcban jegyvizsgálóként kezdtem a vasutat. Közben szültem és elmentem gyesre, amikor az letelt, ide kértem magam. Kilenc éve vagyok Abaújkéren sorompókezelő-jegykiadó. Helyben lakom, család mellett ez a lehető legjobb, legkényelmesebb munkahely.*

— A fizetés?

— Nem szívesen árulom el, valaki még azt hihetné sokallom. De tréfán kívül, azt gondolom, valamennyien elégedettek lehetünk. *Én a múlt hónapban 5575 forintot kerestem, persze a túlórákkal.*

— Ezen a vidéken az elhelyezkedés lehetősége erősen korlátozott. Ha bő választék volna munkahelyekből, akkor is a vasút mellett maradna?

— Lehetőség éppen akadna. A szomszédos Abaújszántón pár hónapja indult a diótörőüzem és a játékgyár. Felvétel van, talán a pénz sem lenne sokkal kevesebb. De ennyi idő után az ember már ragaszkodik a vasúthoz, köti a megszokás . . .

— A megszokás, vagy a szeretet? Női szemmel nézve meg lehet szeretni a vasutat?

— Ennyire mélyen még nem gondolkodtam a szavak értelmén, az viszont igaz, hogy megszokni a rosszat is meg lehet. *De azt hiszem, amikor adott egy minden szempontból megfelelő, kellemetlenségektől mentes munkahely, a hozzá tartozó jó kollektívával együtt, ott valóban nem a megszokás, hanem a szeretet kialakulása a természetes.* Így lenne ez máshol is és így vagyok én a vasúttal is . . .

Tóth Zoltán

Felépítménycsere közben

Munkavédelmi oktató filmet készítettek a debreceni építési főnökség területén

A *debreceni építési főnökség* új formákat dolgozott ki a munkavédelmi szabályok szélesebb körű ismertetésére. Ezek közé tartozik a munkavédelmi őrhálózat megszervezése, a fiatalok mozgósítása és a 32. vasutasnap tiszteletére megrendezett munkavédelmi vetélkedő, melyen négyszázan vettek részt. Ugyancsak ezt segíti elő a szeptember 15-én Kisújszállás—Karcag között készített munkavédelmi oktatófilm is. *Mintegy 30—40 darab színes diafelvétel készült a legújabb, PLATOV-technikával végzett felépítménycseréből.* Ezzel a módszerrel, a korábbi átlagos 882 vágányfolyamméter napi haladási sebesség 1008 vágányfolyóméterre növelhető. Szükségessé vált tehát minden részfolyamat beható elemzése. A bennük rejlő baleseti veszélyforrások feltárása és megelőzése érdekében sor került szerelvények kivonulására, a kis kocsik elhelyezésére, a jelzések kitűzésére, valamint a pályán végzett munka számtalan más, szabálytalan, majd szabályos részletének megörökítésére. Az 1. sz. felépítményi építésvezetőség dolgozói nagy lelkesedéssel és örömmel segédkeztek a forgatásnál.

Az új oktatófilm elkészítése lehetővé teszi, hogy olyan helyeken is megismerhessék a PLATOV-os módszerben rejlő baleseti veszélyforrásokat, ahol ennek tanulmányozására még nem volt mód, és előre felkészülhessenek az új technológia balesetmentes alkalmazására.

Nyugdíjas találkozó Miskolcon

A miskolci pályafenntartási főnökség szeptember 2-án az új szociális helyiség oktatótermében találkozót rendezett nyugdíjasai részére, *melyen több mint 220-an vettek részt.*

Ács Ferenc pft. főnök köszöntötte a nyugdíjasokat, a vasút egykori dolgozóit. A beszédet filmvetítés, majd hat autóbusszal városnézés követte. Megtekintettük az Avasi lakótelepet, Miskolc-Tapolcát, az Egyetemvárost, Lillafüredet, Diósgyőrt és Miskolc belvárosát.

Ebéd után a nyugdíjasok felelevenítették régi élményeiket.

Murányi Tibor

FEGYVERES ERŐK NAPJA A LANDLER-JÁRMŰJAVÍTÓBAN

A Landler Jenő MÁV Járműjavító Üzemben bensőséges ünnepségen emlékeztek meg a fegyveres erők napjáról. *Sebestyén József,* az üzem pártbizottságának titkára méltatta a nap jelentőségét, köszöntötte az üzem munkásőreit, MHSZ-aktivistáit, majd *Kövér Imre,* az üzem igazgatója jutalmakat adott át a legkiválóbbaknak.

Ezen az ünnepségen adta át *Várszegi Béla* — XV. kerületi MHSZ-titkár — a honvédelmi miniszter által adományozott Honvédelmi Érdemérem 20 éves fokozatát *Csepreghy Sándornak,* az üzem MHSZ-elnökének, 10 éves fokozatát pedig *Rép Sándornak,* a tartalékosok szakosztályvezetőjének.

Nemzetközi kapcsolataink

Koszorús Ferenc főtitkár vezetésével kéttagú delegáció járt Csehszlovákiában

A csehszlovák vasutas-szakszervezet meghívására augusztus 31-e és szeptember 3-a között kéttagú, vezető szintű delegáció tett látogatást Prágában. A delegációt *Koszorús Ferenc* főtitkár vezette. A tárgyalásokon a két szakszervezet vezetői értékelték a kétoldalú kapcsolatok állását és továbbfejlesztésének tartalmi és módszerbeni kérdéseit. Megállapították, hogy a kapcsolatok formai elemei kifogástalanok, a tartalmiak kisebb zökkenőktől eltekintve rendezettek. *Megegyeztek abban is, hogy a jövőben nagyobb figyelmet fordítanak a határmenti találkozókra, javítják az információcserét és különböző nemzetközi fórumokon jobban egyeztetett vélemény alapján foglalnak állást.*

Mindkét fél egyetértett abban, hogy a VII. nemzetközi vasutas-szakszervezeti szeminárium megtartásának ma még nincsenek meg a reális feltételei. Szó volt a Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége Adminisztratív Bizottságának bukaresti üléséről is, ahol a figyelmet megítélésük szerint a munkastílusra, az információra és a damaszkuszi határozatok végrehajtásának megszervezésére kell fordítani.

A csehszlovák és a magyar vasút kapcsolatát kielégítőnek tartják, ugyanakkor rámutattak az együttműködés javításának további lehetőségeire. A két vasút helyzetét és problémáit egyébként azonosan ítélték meg. A határállomások együttműködésével kapcsolatban *egyetértettek abban, hogy az ott folyó munkaversenyt új alapokra kell helyezni.* Erre mindkét szakszervezet javaslatokat dolgoz ki.

Budapesten tartotta ülését, az UIS Transport nőbizottsága

A Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségének (UIS Transport) nőbizottsága szeptember 22-én Budapesten, a Vasutasok Szakszervezetének Benczur utcai tanácstermében ülésezett. A tanácskozáson, melynek résztvevőit a házigazda szerepében *Tolnai Ildikó* a vasutas-szakszervezet titkára üdvözölt, részt vett *Debkumár Ganguli*, a nemzetközi szövetség főtitkára, *Ludmilla Tyitova* titkár a Szovjetunióból, *Daniéle Rey* titkár Franciaországból, *Zdena Sopkova* Csehszlovákiából.

Tanácskozik a nőbizottság
(Laczkó Ildikó felvétele)

A tanácskozást *Kuróczi Gyuláné*, a KSZDSZ központi vezetőségének titkára, a nemzetközi szövetség nőbizottságának elnöke vezette. Bevezetőjében a két évvel ezelőtti találkozást követő legjelentősebb, a nemzetközi szakszervezeti mozgalmat érintő eseményekről tájékoztatta a részvevőket. Megemlékezett a nemzetközi szövetség múlt év októberi damaszkuszi konferenciájáról, a szövetséghez tartozó szervezett nődolgozók érdekében kifejtett munkáról.

Beszéde további részében részletesen szólt a nőbizottság két évvel ezelőtti ülése óta végzett munkáról. A fiatal szervezet, a nőbizottság munkája megalapozását hivatott segíteni a nemzetközi szervezet tagszervezeteinek szétküldött kérdőív, melyben a nők munkához való jogáról, a munkaidőről, és a dolgozó anyákat védő törvényekről kívántak tájékozódni. A kapott válaszokból kitűnt, a közlekedés és szállítás területén 20-28 százalékban foglalkoztatott nők gondjai azonosak a másutt dolgozó nőkével.

A budapesti tanácskozás célja és feladata a két év alatt végzett munka elemzése a tapasztalatokból fakadó távlati munkaterv a további tennivalók felsorakoztatása volt, melyhez a részvevők sok hasznos gondolattal járultak hozzá.

A svéd modell és a valóság

Vendégségben a svéd vasutas-szakszervezetnél

A *Berlin—Stockholm* között közlekedő gyorsvonat percnyi pontossággal futott be a Centralstadionba. A svéd vasutas-szakszervezet stockholmi területi szerve meghívásának eleget téve érkeztünk a svéd fővárosba. Négytagú küldöttségünket a területi szervezet két munkatársa fogadta, s a kölcsönös bemutatkozás után megkezdődött az az egyhetes program, amely gazdagította ismereteinket.

Észak Velencéje

A szigeteken épült város, Stockholm, méltán viseli az *Észak Velencéje* jelzőt. A hatalmas, szabad vízfelületek élesen tükrözik vissza a középkori ihletésű házak és a huszadik századi modern vonalú épületek harmonikus egységbe fonódó képét.

Ma már ismert, de augusztus végén még csak találgatások hangzottak el arról, hogy vajon a szeptemberi általános választásokon a szociáldemokraták vezette baloldal visszaszerzi-e az ország ügyeinek irányítását a polgári pártok hatéves kormányzását követően. Barátaink elmondották, hogy a szociáldemokrata párt és a kommunista párt — bár közös programjuk nincs — együtt kíván fellépni a választásokon az úgynevezett „mérsékelt" pártokkal szemben.

A várt fordulat bekövetkezett: *a szociáldemokraták fölényes győzelemmel kerültek ki a választási harcból, s a kommunisták — az erőteljes jobboldali propaganda ellenére, amely meglepő módon elsősorban a fiatal munkanélküliek körében volt hatásos — 5,6 százalékát nyerte el a szavazatoknak.* Az új kormányra számos gazdasági probléma megoldása vár: a svéd jóléti állam sokak által irigyelt modellje a világ gazdagságát sújtó válságjelenségek következtében egyre több sérülést mutat. A távolról és oly nagyon csodált svéd modell mai valósága lényegesen komorabb, mint a sokakban kialakult derűs kép. Svédországban a gazdaság stagnál, a fogyasztás és az ipari beruházások visszaestek, az export, a svéd gazdaság korábbi nagy lendítőereje pedig csak igen szerény mértékben emelkedik. A piac lanyhulásán kívül lényegesen rontotta a svéd cégek exportlehetőségeit a szakszervezetek sikeres bérharca is.

Ami a svéd lakosság általános reagálásából a mindennapi életben látható, az lényegében a fogyasztási szokások megváltozásából érzékelhető leginkább. Olyan apróságokban is felfedezhetők a változások nyomai, mint például az üzleti kirakatokban, ahol az ottani hagyományok szerint korábban nemigen tették ki az árcédulákat. *Ugyanis a svédeket azelőtt nemigen érdekelte az ár, csak a minőség, a márkát nézték, mert ez volt a vásárlás döntő szempontja.*

A dolgozók ma egyre többet panaszkodnak *a rohamosan emelkedő árakra és a jóval kisebb ütemű béremelésekre.* Egyre nagyobb gondot okoz a növekvő munkanélküliség. 1982 első felében 133 ezer munkanélküli tartottak nyilván, 29 ezerrel többet, mint 1981-ben. A munkanélküliek közül 57 ezer a fiatal, 9 ezerrel több, mint az előző évben. Ugyanakkor 42 ezer betöltetlen állás vár munkaerőre. A szociáldemokraták szerint kisebb munkanélküliség nem árt, mert javítja a fegyelmet. A kommunista párt véleménye szerint más, fejlődő területre kell átirányítani a munkaerő-felesleget.

Emelkedő árak

Vendéglátóink a program során több vasúti szolgálati helyet is bemutattak. A munkahelyeket nagy fokú rend és tisztaság jellemzi. Szembetűnő volt mindenütt a munka nagyarányú szervezettsége és automatizáltsága.

A hagalundi járműjavítóban *Bengt Erik* főmérnök vezetett végig bennünket az üzemen. Az 1300 dolgozót foglalkoztató munkahelyen vizsgálják át a Stockholmba befutó szerelvények többségét. *Óránként átlagosan 400 személykocsi érkezik be. A szerelvények 24 óránként esnek át biztonsági vizsgálaton,* majd rendezik azokat és a teljesen automatizált mosóberendezésen bocsátják át.

A svédek élenjárnak egyes új technológiákban. Így például a hatalmas föld alatti tárolók építésében: *sziklaraktárakat építenek élelmiszer, olaj, atomhulladék tárolására vagy éppenséggel helytakarékossági megoldásként irodák, üzletek elhelyezésére.* Ilyen megoldással találkoztunk az älvsjöi járműjavítóban, ahol a jelenlegi műhely kapacitását a mellette elterülő hatalmas sziklás hegyoldalba fúrt alagutak megfelelő kialakításával bővítik. Lehetőségünk nyílt látogatást tenni a Siemens—Elema orvosi műszergyárban, ahol olyan hajdani magyar munkásokkal találkoztunk, akiket az 56-os ellenforradalom viharа fiatalon sodort ide e távoli északi országba.

Érdekes gyakorlat

A meglátogatott munkahelyeken a szervezett dolgozók aránya átlagosan 90 százalék, de egyes üzemekben, főleg a munkások körében eléri a 100 százalékot is.

A svéd vasutas-szakszervezet szervezeti felépítése hasonló a mienkéhez. Érdekesnek találtuk viszont azt a gyakorlatot, *hogy a középszinten dolgozó szakszervezeti tisztségviselők egy része 3 napot foglalkozik függetlenítettként a szakszervezeti munkával, 2 napon keresztül pedig a szakmájának megfelelő munkörét látja el.* Ez a módszer biztosítja azt, hogy az érdekelt tisztségviselő „szinten tartsa" szakmai ismereteit, ugyanakkor megbízatása megszűnésekor sem jelent gondot a munkába állítása.

Delegációnk látogatása egybe esett a stockholmi Skansenben szervezett *„Magyar Hét"* rendezvényeivel. A rendezvények lelkes szervezői magyar művészegyüttesek felléptetésével, Magyarországot bemutató kiállítással és kiadványok terjesztésével igyekeztek hazánk politikai, gazdasági és kulturális életét az érdeklődő svéd közönséggel megismertetni.

Takarékos emberek

Svédország — gondjai ellenére is — rendkívül gazdag ország. Talán éppen ezért nem enged meg magának semmiféle pazarlást: *ott ahol lehet takarékoskodnak anyaggal, energiával.* A példák sokaságát lehetne sorolni: a karcsúra méretezett felsővezeték-tartó oszlopokat, a térvilágításoknál alkalmazott „alkonykapcsoló"-kat, az elektromos főzőlapokat, amelyek csak akkor kapcsolnak be, ha edényt helyeznek rá stb. Érdemes lenne ezekkel a kérdésekkel nálunk is még alaposabban foglalkozni.

Delegációnk egyhetes stockholmi tartózkodását, a hivatalos program mellett, a területi szervezet titkárával, *Bernt Hanssonnal* és munkatársaival folytatott kötetlen, baráti beszélgetések tették színessé és rendkívül hasznossá.

Szakszervezetünk nemzetközi kapcsolatainak skálája újabb színnel gazdagodott.

Baranyai Zoltán

FIATALOK AZ NSZK-BÓL

A vasutas fiatalok élet- és munkakörülményeivel ismerkedtek

A kétoldalú kapcsolatok jegyében szeptember 12—18. között hazánkban tartózkodott *az NSZK vasutas-szakszervezetének GdeD) 8 tagú ifjúsági delegációja.* A vendégek a magyar vasutas fiatalok élet- és munkakörülményeivel és az ifjúság körében végzett munkával ismerkedtek. Budapesten ellátogattak a SZOT központi iskolájába, a Landler Jenő Művelődési Házba, ahol az üzem fiataljainak a képviselőivel is találkoztak, és véleményt cseréltek vasúti és politikai kérdésekről.

A vidéki program keretében Szegeden a vasútigazgatóság és a területi szakszervezeti bizottság vezetőivel találkoztak. Békéscsabán megtekintették a körzeti üzemfőnökséget és a művelődési házat. Debrecenben a „Domino 70" típusú biztosítóberendezést, a vizuális utastájékoztatót, a személy- és a teherpályaudvart tekintették meg. Tokajban tájékoztatást kaptak a debreceni vasútigazgatóság dolgozóinak üdülési lehetőségeiről. A szolnoki MÁV-kórházban a vasút-egészségügyi szervezet munkájába nyertek betekintést.

A delegációt fogadta *Koszorús Ferenc* főtitkár. A fogadáson jelen volt *Tolnai Ildikó* és *Szemők Béla* titkár.

Az NSZK ifjúsági delegáció tagjai
(Laczkó Ildikó felvétele)

Kétszintes személykocsik Hollandiának

A holland közlekedési miniszter engedélyezte 75 kétszintes személyszállító kocsi megrendelését az NSZK-beli Waggonfabrik Talbot cégtől. A rendelés értéke 91 millió holland forint, a kocsikba sokféle holland gyártmány épül be alkatrészként. Az új kocsik az 1984. évi téli menetrend bevezetésétől közlekednek majd hét- és nyolckocsis szerelvényekben az Amszterdam és az Észak-Hollandia közötti ingaforgalomban. A csak másodosztályú kocsik 170, a vegyes osztályú kocsik 64 első- és 90 másodosztályú, a csak elsőosztályú kocsik 132 ülőhellyel fognak rendelkezni.

KÖNYVISMERTETÉS

L. I. Brezsnyev

Visszaemlékezések

A Kis Föld, az Újjászületés és a Szűzföld trilógia után *Leonyid Brezsnyev* ebben az új kötetében úgy folytatja visszaemlékezéseit, hogy az előzményeket: gyermek- és fiatalkorának eseményeit eleveníti fel. Az első rész, az *Élet — gyári szirénára* című memoár színhelye szülővárosa. A szerző a megbízható emlékezetre támaszkodva hitelesen és szemléletesen, természetes egyszerűséggel, de ahol szükséges, kellő szakszerűséggel örökíti meg a kamenszkojei munkások, a dnyeperi vaskohászok és hengerészek — köztük a Brezsnyev család — küzdelmes és mindig a gyári szirénához igazodó életét.

A *Hazaszeretet* — Brezsnyev ifjúkorának egy fontos szakaszát mutatja be — immár dokumentumok segítségével —, amikor földrendezőként részt vett a mezőgazdaság kollektivizálásában, a hőerőmérnöki diploma megszerzése után pedig a nagy iparfejlesztési tervek megvalósításában. Különféle párt- és szovjetszervezetekben végzett, szerteágazó, intenzív tevékenység közepette edződik, válik mind tekintélyesebb közéleti emberré, vezetővé.

Mindkét írását lírai kitérők színesítik.

A fényképanyag plasztikusan jeleníti meg és dokumentálja a régi emlékeket.

Szovjet vendég látogatása a Landler Jenő járműjavítóban

Andrej Nyikolajevics Jermonovszky, az SZKP Központi Bizottsága nemzetközi osztályának konzultánsa szeptember 27-én ellátogatott a Landler Járműjavítóba. Az üzem politikai és gazdasági eredményeiről *Sebestyén József*, a pártbizottság titkára és *Kövér Imre* üzemigazgató tájékoztatta a vendéget, aki a látogatás végén propagandistái részére tájékoztatást adott a jelenlegi nemzetközi helyzetről.

IZRAEL VASÚTJA

Az izraeli vasutat (Rakevet Israel = RI) 1948-ban alapították, és egyharmad évszázaddal később már 847 km hosszúságú vonalat tart üzemben, amelyből 230 kilométert nyitottak meg a személyforgalom számára.

Ehhez a vonalhosszhoz — még két évig — hozzá kell számítani a 86 km-es sínai vonalat, amelyből viszont az El Airsh-övezettel együtt 7 km-t átadtak Egyiptomnak. Ezen a vasúthálózaton 52 állomás van, ebből huszonhetet nyitottak meg a személyforgalom számára, és hat vonatkeresztező állomás postahivatallal működik.

A pályaszintbeni kereszteződések száma 267, ebből 90 biztosított vagy automatizált. A vontatási feladatot 40 vonali mozdonyból álló dízelmozdonypark látja el.

A tolatásokat és az iparvágányok kiszolgálását egy 19 darabból álló dízel-hidraulikus mozdonypark végzi. (Általában NSZK-gyártmányú Maybach és Deutz.)

A gördülőanyag-állomány 95 német, francia, jugoszláv vagy angol gyártmányú személyszállító kocsiból és 2086 teherkocsiból áll.

A járművek javítását Haifa-Mizrah műhelyeiben végzik (a volt török személy-pu.), és tárolásukról a lodi, valamint a haifai vontatási telepen gondoskodnak.

Az izraeli vasútnak 1979 alkalmazottja van, 1979—80-ban 2 millió 800 ezer utast szállított (266 millió utaskilométer), és 5 millió 300 ezer tonna árut fuvarozott (710 millió tonnakilométer).

Vasutas élsportolók jutalmazása

Az idei világversenyeken kiválóan szerepelt vasutas sportolókat jutalmazták szeptember 22-én a BVSC Tatai úti sporttelepének klubhelyiségében. A megjelenteket, köztük *Balogh Gábort*, az OTSH osztályvezetőjét *dr. Balázs Ákos*, a vasutas-szakszervezet kulturális, agitációs, propaganda- és sportosztály vezetője köszöntötte. Ezután *Szemők Béla*, a központi vezetőség titkára elismerő szavak kíséretében adta át a jutalmakat.

A jutalmazottak között volt *Pap Jenő* és *Maros Magda*, a BVSC vívója, *Hajdú Gyula*, az MVSC kenusa, *dr. Kovács Ferenc*, a Váci VSE motorcsónakversenyzője, *Bakosi Béla*, a Nyíregyházi VSSC atlétája, *Toth Sándor*, a BVSC vízilabdázója és *Verőci Zsuzsa*, a Vasútépítő Törekvés sakkozója.

A sportolók nevében *Pap Jenő* párbajtőr-világbajnok mondott köszönetet.

Szemők Béla titkár átnyújtja a jutalmat Maros Magdának, a BVSC válogatott vívójának
(Koppány György felvétele)

A tömegsportversenyek szervezői

A közelmúltban *Balatonfüreden* tartotta értekezletét a vasút-egészségügyi szolgálat szakszervezeti bizottságának sport-, nő-, és ifjúsági bizottsága. Az idén a három bizottság együttesen vette gondozásba a vasút-egészségügyi dolgozók sportolását és szervezte a versenyeket.

A balatonfüredi értekezleten számot vetettek az eddig elért eredményekről és meghatározták a *Dédestapolcsányban* megrendezésre kerülő természetjáró túra és járőrverseny szervezésének feladatait. A bizottságok közös munkája alapján mozgalmas, eredményes sporttevékenységről adhat számot a szakszervezeti bizottság.

MÁV–MTE KUPA

Női kosárlabdatorna Szolnokon

Mohácsi Irén, a MÁV-MTE csapatkapitánya, a Salgótarjáni TC elleni mérkőzésen kosárra dob

A Szolnoki MÁV-MTE ez évben is megrendezte az immár hagyományos *MÁV-MTE Kupa* női kosárlabda tornáját. Erre ezúttal szeptember 11—12-én, az egyesület Véső úti sportcsarnokában került sor. Hat együttes — a Nyíregyházi Tanárképző, a Bonyhádi MSC, a Salgótarjáni TC, a Soproni Vasutas SE, a Szolnoki MÁV-MTE és a Városi Sportiskola — mérte össze tudását.

A mezőnyből kiemelkedett az NB I-es *Nyíregyházi Tanárképző* gárdája, mely mind a csoportjában, mind az összesítésben magabiztosan szerezte meg az első helyet és ezzel egy évre védője lett a MÁV-MTE Kupának. A Szolnoki MÁV-MTE megfiatalodott csapata, kissé gyengébb kezdés után magára talált és helyenként ügyesen, a jövőt illetően biztatóan játszott.

Az ünnepélyes eredményhirdetésre felsorakozott csapatok előtt *Malatinszky György*, a MÁV-MTE szakosztályának elnöke értékelte a küzdelemsorozatot és adta át a győztesnek járó kupát. A helyezetteknek járó oklevelet és a rendezők által felajánlott különdíjakat *Suba Sándor* a versenybíróság elnöke, a Szolnok megyei Kosárlabda Szakszövetség elnöke adta át.

Kecskeméten is bizonyítottak

Szombathelyi győzelmek az Utasellátó tekeversenyén

Szeptember 4-én *Kecskemét* adott otthont az Utasellátó Vállalat országos tekedöntőjének. A kecskeméti MÁV SK négyes automata tekepályáján a döntős csapatok közül kettő a vasi megyeszékhelyről érkezett. A szombathelyi területi igazgatóság első csapata a védő jogán, a második csapata a három csoportos országos selejtezők egyik csoportgyőzteseként kapott meghívót az alföldi városba. Házigazdaként a döntő részvevője volt a szegedi területi igazgatóság csapata is.

Mint várható volt, a nyolcvandobásos versenyen a nyugat-dunántúliak az idén is remekeltek. Csapatban az első két helyet, egyéniben mind a három dobogós helyezést megszerezték.

Eredmények. Csapatban: 1. A Szombathelyi Területi Igazgatóság, A csapata. 2. A Szombathelyi Területi Igazgatóság B. csapata. 3. A Szegedi Területi Igazgatóság csapata. Egyéniben: 1. *Nyári Pál;* 2. *Kupi Károly;* 3. *Tóth Sándor* (mindhárman Szombathely).

Túl a Bajkálon

Csara a BAM sajátos városa

Másfél órája repül velünk az „AN—24"-es repülőgép, alattunk behavazott hegyek, a tajga föl-fölbukkanó foltjai, a csúcsok közötti völgyekben befagyott folyók, patakok húzódnak. Sehol egyetlen ház, egyetlen lakott település.

Ez így van csaknem az egész 660 kilométeren át, amelyet a Bajkálon túli terület fővárosa, *Csita* és *Csara* település között megtettünk. Csara jelenleg a legnagyobb település a BAM legfontosabb, csityinszkij szakaszán.

Viktor Turko, a Komszomol KB stábjának a vezetője a BAM csityinszkij szakaszán. Tőle tudtam meg, hogy az Udokanszkij gerincen túl *Ivan Varsavszkij* brigádja éppen a Haniig, a terület keleti határállomásáig vezető vasútvonal utolsó kilométerein rakja le a síneket. Nyugat felől pedig, a Jablonyevij gerinc irányából a Vityim folyó felé, ahol a Hanival szemközti állomás lesz, *Alexandr Bondar* Komszomolista brigádja igyekszik. A két brigád versenyben van egymással, és köztük dől el, hogy melyikük ütheti be az arany *sínszeget* a BAM utolsó illeszkedési pontján. Ez valahol Csara környékén, Leprindoban, vagy Szulbanban lesz, de lehet, hogy a Kodarszkij alagútnál: *minden attól függ, melyik szakaszon, a keletin, vagy a nyugatin, fejezik be gyorsabban a munkát.*

Csak az „AN—24"-es monoton zúgása hallatszik, és ahogy lenézünk, egyre inkább megértjük, mekkora bátorság kellett ahhoz, hogy emberek ide jöjjenek, megépítsék az évszázad vasútvonalát, ahogyan a BAM-ot nevezik, hogy városokat, településeket, bányákat és üzemeket hozzanak létre, hogy kiaknázzák mindazt a gazdaságot, amit az örök fagy és a szigorú természet eddig elrejtett az emberek elől.

— *Néhányan úgy gondolják, hogy a BAM nem más, mint egy 3100 kilométer hosszú vasútvonal, a tajgán* — mondja Viktor Turko. — A BAM építésébe beletartozik a Tajset és a Léna közötti második vasútvonal, valamint a BAM—Tinda—Berkakit vonal megmegépítése is, amely a régi transzszibériai vasútvonalat köti össze a BAM-mal és Dél-Jakutyijával, ami viszont lehetővé teszi, hogy azonnal kitermeljük az ott található szenet és egyéb ásványi anyagokat. A BAM új városok és települések sokaságának létrejöttét, Kelet-Szibéria és Távol-Kelet teljes meghódítását és az emberek szolgálatába állítását is jelenti.

A hegyek között egy völgy tűnt fel a Csara folyóval. A repülőgép puhán földet ért. Nem betonra szállt le, hanem a buldózerek által kivájt és lesimított homokpályára a Csara partján. Ez a település 1931 óta létezik, és egészen a közelmúltig alig harminc ház állt itt.

Ma Csara — a BAM sajátos városa: a BAM építésvezetőségén kívül minden alapvető szolgáltatás és a teljes anyagi-technikai bázis ide költözött Tindából.

A Csityinszkij terület Kolarszkij járása az itteni szibériai méreteket tekintve nem túlzottan nagy. De az európai méretekhez képest óriási. A járás 58 ezer négyzetkilométeren fekszik. Ez a szám csak a terület méreteit érzékelteti, de nem árulkodik természeti gazdagságáról.

Mindössze 21 kilométerre Csarától megnéztük azt a helyet, amelyet ma az udokani rézlelőhely központjának neveznek. Az itt található kő nehéz, szürke színű. De a nap sugaraiban látni lehet a sárga ereket, *ez a réz.* Hasonlóan gazdag lelőhelyek nemcsak itt vannak, hanem az egész Csara-völgyben — *Szulbanban, Lepridonban, Kuandában* és *Kodarban.* A kitermelés viszont rendkívül nehéz: az örök fagy, a földrengésveszély, az árvizek és a mocsarak akadályozzák a természeti kincsek kiaknázását.

Csarában nemcsak réz van, a Kodarszkij gerinc tetején 1200—2000 méter magasan a geológusok még 1964-ben kőszenet fedeztek fel. A pontos vizsgálatok elvégzése után kiderült, hogy 2,6 milliárd tonna kokszolható minőségű szén található itt.

„Nehéz kiaknázni a gazdagságot" — ezeket a szavakat mindenütt hallottuk a Csara-völgyben, a legkülönbözőbb foglalkozású emberektől. — Még egy egyszerű irtást csinálni is nagy erőpróba a tajgában —, mondja például, az egyik építő-szerelő vonat vezetője, *Alekszandr Csernyikov.*

HÍREK

— **Könyvvásár.** A szegedi igazgatóság MSZMP II. alapszervezet szeptember 10-én a Kossuth Könyvkiadó termékeiből kiállítással egybekötött könyvárusítást tartott. Pár óra alatt közel kétezer forint értékű könyv talált gazdára.

— **Előadás.** A győri vasutasok Arany János Művelődési Házában szeptember tizenhatodikán Állam és vallás címmel Boros István főiskolai tanár tartott ismeretterjesztő előadást.

— **Kiránduló kertészbrigádok.** A MÁV hatvani kertészetének három szocialista brigádja autóbuszkirándulást szervezett a Duna-kanyarba. A résztvevők Esztergom, Visegrád és környéke nevezetességeit tekintették meg. Útközben Magda László zenével szórakoztatta a brigádok tagjait.

— **Kertbarát-kiállítás.** Az idén szeptember 9—13-ig Debrecenben rendezték meg a kertbarátkörök VIII. országos termékkiállítását, melyen a nagykanizsai vasutas kertbarátkör is részt vett termékeivel. Sikeres szereplésüket elismerő oklevél bizonyítja.

— **Nyugdíjas-búcsúztató.** Ajka állomáson hagyomány, hogy a nyugdíjba vonulókat évente egy alkalommal a dolgozók részvételével búcsúztatják. Erre legalkalmasabbnak tartják a termelési tanácskozást. A közelmúltban kilencen vonultak nyugdíjba. Kovács László állomásfőnök és Németh Gyula főbizalmi méltatta munkájukat, és megköszönték helytállásukat. Közülük ketten szakszervezeti aktivisták voltak.

— **Tanfolyam.** Eszperantó nyelvtanfolyam indult október 1-től a miskolci járműjavító üzemben. A minden héten kétórás szakköri foglalkozáson főként az üzem fiataljai sajátítják el a nyelvet, amelynek az ad aktualitást, hogy 1983-ban Magyarországon rendezik meg az Eszperantó Világszövetség kongresszusát.

— **Honismeret.** A múzeumi hónap alkalmából a miskolci járműjavító üzem szakszervezeti klubjának honismereti szakköre felkutatott néhány, száz éve gyártott vasúti síndarabot, amelyek egy csőtároló bontásából kerültek elő. A Diósgyőr 1883 és Resica 1881 évszámú síneket a karbantartó osztály „Gergely" szocialista brigádja készítette elő, majd a klub juttatja el a Budapesti Közlekedési Múzeum, valamint a miskolci Herman Ottó Múzeum gyűjteményébe.

— **Kiállítás.** Hatvan állomás fiókkönyvtárában képzőművészeti kiállítás nyílt, mely október 20-ig tart nyitva. A tárlaton Szúnvogh András műveit láthatják az érdeklődök.

— **Répakampány.** A szolnoki cukorgyárban szeptember 3-án kezdődött a cukorrépa-feldolgozás. Az üzem, mint minden évben, az idén is több mint száz vasutas nyugdíjast foglalkoztat.

— **Rákszűrés.** A nagykanizsai Vöröskereszt-alapszervezet vezetősége évről évre megszervezi a nőgyógyászati rákszűrést. Az idén kiszállásos szűrővizsgálat volt az állomási orvosi rendelőben. Dr. Igazi Károly onkológiai főorvos három asszisztensével végezte a vizsgálatokat, melyen hatvan asszony vett részt az üzemfőnökség területéről.

HELYREIGAZÍTÁS

Lapunk szeptember 20-i számának 5. oldalán a Nagy erőpróba előtt a vasút című cikk harmadik hasábjának 2. bekezdésében nvomdai elírás történt. A szöveg helyesen így hangzik:

„Mészáros András tájékoztatója, vitaindítója után Maráz Béla, a Vasúti Főosztály tervgazdasági és műszaki fejlesztési szakosztályának vezetője ismertette a MÁV 1983-ra szóló fejlesztési tervét."

Lakáscsere

Elcserélném rákospalotai, 49 négyzetméteres, másfél szobás, összkomfortos, nagy erkélyes, első emeleti, telefonos lakásomat nagyobbra, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet este a 696-647 telefonszámon.

Elcserélném két szoba, plusz személyzetis, I. emeleti tanácsi telefonos lakásomat, belterületi vagy budai másfél szobás vagy szoba hallos összkomfortos lakásra. Érdeklődni este 18 óra után a 411-888 telefonszámon.

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

Elcserélném egy, plusz két fél szobás, összkomfortos, erkélyes (67 négyzetméteres) MÁV-bérlakásomat kétszobás (56 négyzetméter körüli) összkomfortos tanácsi bérlakásra II. emeletig — lift esetén III. emeletig — Budapest területén MÁV-dolgozóval. Levélcím: Soós Béla, 1135 Budapest, Rákos u. 102. VI. 40.

Elcserélném két szoba, konyha, kamrás (fürdési lehetőség megoldva) 51 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat, valamint 26 négyzetméteres szoba, konyhás tanácsi lakásomat két szoba összkomfortosra, MÁV-dolgozóval. Esetleg külön-külön is cserélhető. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: munkaidőben 27-77, az esti órákban a 345-462 telefonszámon: Zsitvay.

Elcserélném Debrecen kiemelt övezetében levő 51 négyzetméteres két szoba, előszoba, konyha, fürdőszoba, külön W. C.-s, erkélyes, telefonos lakásomat budapesti hasonlóra, vagy kisebbre. Rozsos János, Budapest XIV., Erzsébet királyné út 40/b. II. 1.

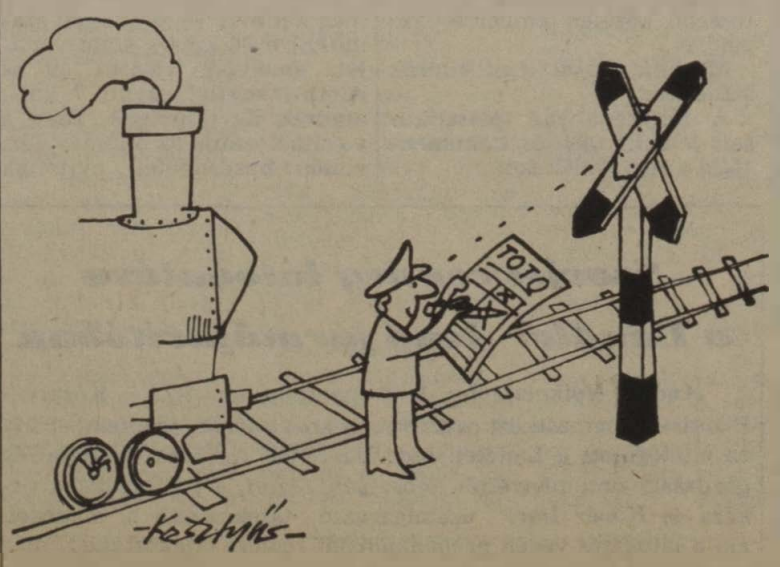
Elcserélném szolnoki egy plusz két félszobás összkomfortos, 62 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat budapesti lakásra. Minden megoldás, hármas csere is érdekel. Cím: Váry Ottó, Szolnok, Mátyás kir. u. 2. Telefon: 01/17-62, vagy 343-935.

Elcserélném váci egy szoba komfortos, kertes, külön bejáratú, gazdasági épülettel, déli fekvésű MÁV-bérlakásomat budapesti egy szoba összkomfortosra, vagy másfél, kétszobás tanácsi bérlakásra, Pest környéki és Vác—Budapest vonali is érdekel. Levélcím: Moravecz, 1137 Budapest, Pozsonyi út 14.

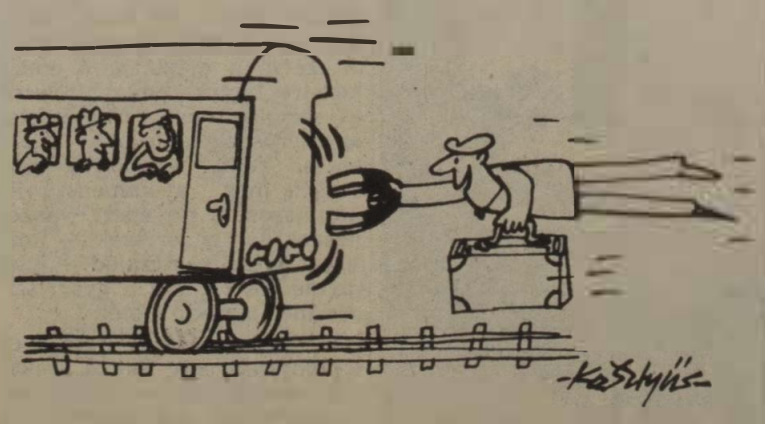
Elcserélném 60 négyzetméteres, két szoba, plusz étkezőszobás, komfortos MÁV-bérlakásomat 1.5—2 szobás tanácsi lakásra, esetleg családi házra, kizárólag MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: Budapest XV., Lenin út 16/d. fszt. 3. Hétköznap 17—20 óráig, vagy 7—14 óráig a 409-511 telefonszámon.

Elcserélném Budapest, kertvárosi 3 szobás komfortos, 100 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat 2 szoba komfortos vagy egy szoba, két félszobás, esetleg nagyobb másfél szobás komfortos tanácsi bérlakásra. Érdeklődni a 152-288 telefonszámon 18—20 óra között.

Szenvedélyes lottózó



Potyautas



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 — 11 859
82—4417. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVI. ÉVFOLYAM, 21. SZÁM — ÁRA: 1,30 FORINT — 1982. OKTÓBER 18.

A tartalomból:

Élelmezési világnap *(2. oldal)*

Ej, ráérünk arra még...! *(3. oldal)*

A baleset a vasút selejtje *(4. oldal)*

Ezeregyszáz irányvonat *(5. oldal)*

Őszi hétköznapok Mezőhegyesen

A CUKORRÉPA-SZÁLLÍTÁS SZERVEZETT MUNKÁT KÍVÁN

Jelentős többletfeladatokkal kell megbirkózniuk az idén a mezőhegyesi vasutasoknak. Az év elejétől augusztus végéig több mint 75 ezer tonna árut szállítottak el. Ezzel feladási tonnatervüket 105,11 százalékra teljesítették. Az idén közel 20 ezer tonnával több árut indítottak útnak, mint egy évvel korábban. Különösen a mészszap szállítása emelkedett. Talajjavítás céljára májustól augusztus közepéig 957 kocsiban 21 és fél ezer tonna mészszapot fuvaroztak el *Szeghalom, Szarvas, Nagytőke* és *Hódmezővásárhely* állomásokra.

A cukorgyártás szeptember 1-én kezdődött, s már az első napon 600 tonna répa érkezett *Orosházáról* és *Székkutasról*. Az őszi forgalom tehát Mezőhegyesen egyet jelent a cukorrépa kampánnyal. A tervek szerint a tavalyinál 80 ezer tonnával többet, 240 ezer tonna „édes" árut kell fogadniuk. és átadniuk feldolgozásra.

Perlaki János állomásfőnök elmondotta, hogy a kampány előtt a gyár vezetőivel közösen egyeztették a feladatokat és a tennivalókat megállapodásban rögzítették. Megállapodtak abban, hogy területükről *két fordavonattal szállítják be a répát,* amelyből az idén a korábbinál jóval több termett. Ezért más cukorgyárakba — főleg *Szerencsre* és *Kabára,* sőt még a szomszédos Jugoszláviába — küldenek répát. A korábbi évekhez képest változást jelent, hogy energiatakarékossági okokból száraz répaszeletet nem gyártanak (tavaly 357 kocsival adtak fel), így várhatóan jelentősen nő a nedves répaszeletek szállítása. Ehhez viszont az szükséges, hogy okosan gazdálkodjanak az üres kocsikkal.

Ahhoz, hogy a szállításban fennakadás ne legyen, *összehangolt, jó munkára van szükség.* A mezőhegyesi vasutasok már tettek ennek érdekében. A rendelkezésre álló létszámot átcsoportosították, *a hiányzó helyekre nyugdíjasokat vettek fel.* A munkát úgy szervezték meg, hogy a gyári elfánál dolgozó kocsivizsgálók is segítenek a kocsik kiválasztásánál. A hiányzó vonatkísérői létszám pótlására *mellékfoglalkozási szerződést kötöttek 7 kocsirendezővel,* akik vállalták, hogy pihenőnapjukon, illetve szabadságuk időtartama alatt vonatfékezőként utaznak. S, hogy a szállításokhoz megfelelő állapotú kocsik álljanak rendelkezésre, arról a vontatási dolgozók gondoskodnak.

A gyárban dolgozó kocsivizsgálók a kisebb javításokat helyben, vagy kint a vontatási telepen elvégzik.

A megnövekedett répaszállítás mellett biztosítják a többi áru továbbítását is. Az állami gazdaság naponta 6-7 kocsi búzát és szárított kukoricát ad fel, leginkább exportra. Ezekben a hetekben pedig beindult az alma szállítása is.

A sárvári cukorgyárban az idén tíz nappal hosszabb lesz a kampány

Az átépített sárvári vasútállomás vágányain répaszerelvények várják, hogy a cukorgyárba kerüljenek. A dízelmozdony most éppen egy nyersszelettel megpakolt vagonokat húz ki az üzemből.

Varga Ferenc állomásfőnök kissé fáradtnak látszik, de azért készségesen tájékoztat:

— Egy hónapja, szeptember 10. óta termel a cukorgyár. Öt nappal előbb kezdődött és öt nappal tovább, január 15-ig tart az idei gyártás. *Van bőven vagon, és vontatójármű hiánya sem hátráltat bennünket.* Igaz, a cukorgyár mindent megtesz a kocsik gyors ki- és berakása érdekében.

— Mennyi répát dolgoz fel az idén a gyár?

— *A tavalyinál többet, összesen 326 500 tonna répából nyernek majd cukrot. Ebből vasúton rekordmennyiséget, 225 115 tonnát szállítunk a helyszínre.* Tíz éve, amikor a cukorrépa-termelés a mélyponton volt, az összes répának 51, sőt volt olyan esztendő is, hogy csak 49 százaléka jutott rajtunk keresztül a feldolgozóhelyre.

— A segédanyagok, melléktermékek és a készáru fuvarozására milyen intézkedések történtek?

— *A mészkő és a fűtőolaj döntő részét már a kampány előtt a rendeltetési helyére szállítottuk.* Energiatakarékossági megfontolásból a gyár a tavalyi 25 ezer tonna nyersszelet helyett már 48 ezer tonnát küld rajtunk keresztül. A kétszer préselt répaszeletből 28 000 tonna vár továbbításra. A IV. negyedévben 8500 tonna cukrot juttatunk el vagonokban a kijelölt tárolóhelyekre.

— Az idén milyen egyéb változások történtek?

— *Újra érkezik majd vasúton répa Bükről, Püspökmolnáriból és a Pápai Állami Gazdaságból.* A Vasszécsény és környékén termelt répát a szombathelyi vasútállomáson rakják vagonokba. Első ízben úgynevezett helyi fuvarban 20 000 tonna alapanyagot továbbítunk a helyi állami gazdaságnak. A szállítás megkönnyítésére Vépen 6000, Bükön 4000, Acsádon 7000 és Sárváron 5000 négyzetméteres rakterületet biztosított a MÁV a répának.

— A megnövekedett feladatokat nem hátráltatja-e a létszámhiány? — kérdeztük.

— *Nem. A répakampány idején — már évek óta — 13 npugdíjasunk segít bennünket.*

A vasút szeptemberi szállítási teljesítménye:

11 millió 324 ezer tonna áru és 22 millió 800 ezer utas

A vasút az őszi forgalmi időszak első hónapjában, szeptemberben, *11 millió 324 ezer tonna árut fuvarozott.* Ezzel az elmúlt év szeptemberéhez képest 98,4, a tervhez viszonyítva pedig 99,1 százalékos teljesítést ért el. Az összes elszállított tonnán belül ezúttal a kocsiigényes szállítások (belföldi, export, záhonyi átrakásos forgalom) voltak kedvezőek. *A tervezett értéknél 101 ezer tonnával nagyobb mennyiségű árut raktak be a vasúti kocsikba. Ennek ellenére a fuvareszköz-állomány kihasználása nem alakult elfogadhatóan.* Szombaton és vasárnap erősen csökkent a fuvaroztatók rakodási készsége. A hétvégeken átlagosan 270 kocsival kevesebbet igényeltek a rakodásokhoz, mint tavaly szeptemberben. Ugyanakkor a hétfő és péntek közötti munkanapokon 7742-vel volt több az igényel kocsimennyiség.

A belföldi forgalomban elszállított tonna értéke *3,1, az exporté pedig 6,7 százalékkal haladta meg a tervezett szintet.* A fontosabb árufeleségek közül kőből 2,3, mészből 2,2 százalékkal szállított többet a vasút a bázisértéknél.

Szeptemberben — két nappal előbb a tavalyi időpontnál — megkezdődött a cukorrépaszállítás. A hónap végéig 689 ezer tonna cukorrépa került feladásra, amely 9,5 százalékkal több az elmúlt év szeptember végéig elszállított mennyiségnél.

A vasúton fuvarozott élőállat-küldemények volumene (megrakott teherkocsikban kifejezve) összességében 3,2 százalékkal növekedett. Ezen belül a belföldi forgalom 10,6 százalékkal csökkent, az exportforgalom viszont 6,3 százalékkal növekedett az elmúlt évihez képest.

A gyorsan romló áruk mennyisége csak a bázisérték 85,2 százalékát érte el. A belföldi forgalomban 58,3 százalékos, az exportforgalomban 94,7 százalékos volt a teljesítés aránya.

Az áruszállítás minőségi mutatói közül *a kocsiforduló-idő tovább romlott.* Értéke a bázishoz viszonyítva 6,4 százalékkal nőtt. Hatást gyakorolt erre a már említett hétközi és hétvégi rakodások aránytalansága, valamint a szomszédos, elsősorban a jugoszláv vasutak kedvezőtlen fogadási készsége. Ennek következtében a határállomások körzetében nagyon sok kilépő vonat feloszlatására került sor. Ugyanakkor nagymértékben növekedett a gépre várások száma.

Mindezek a kedvezőtlen jelenségek befolyásolták azt is, hogy a MÁV teherkocsi-gazdálkodása sem hozta meg a várt eredményeket.

Emelkedett a teherkocsik térbeli kihasználása — a statikus terhelés. Jó volt a vasút tehervonati vonóerő-kihasználása. A gőzmozdonyok napi haszonkilométer teljesítménye a tervhez képest 100, a villamos mozdonyoké szintén 100 százalékos, a kisteljesítményű dízel-mozdonyoké 101,9 százalékos, míg a nagy teljesítményű dízel-mozdonyoké pedig 101,4 százalékos volt. *Nem javult viszont a tehervonatok menetrendszerűsége.*

Mint az köztudott, szeptember 1-től változott a személydíjszabás. Eddigi tapasztalatok szerint az utasok számában csökkenés következett be. Ennek megfelelően, becslések szerint *a vasút szeptemberben 22 millió 800 ezer* utast szállított. Ez a bázis 99, a tervezett érték 96,6 százalékának felel meg. Az utaskilométer teljesítmény várhatóan 99,1 százalékos, illetve 98,8 százalékos lesz.

Kismértékben, de javult a személyszállító vonatok menetrendszerűsége. A rendesen közlekedett vonatok száma a tavaly szeptemberi 96,1 százalékról 96,3 százalékra emelkedett.

Szellemi vetélkedő

Az MHSZ mátészalkai honvédelmi klubja a fegyveres erők napja tiszteletére szeptember 30-án — a városi fedett lőtéren — szellemi vetélkedővel egybekötött lövészetet rendezett. A helyi klub tagjain kívül vendégül látták a nyírbáti klub vasutasait, a gépészeti szakközépiskola diákjait, valamint a II. Rákóczi Ferenc szakközépiskola go-kart szakkörének tagjait is.

Versenyezve tanulni

Vasutas ifjúmunkásnapok Záhonyban

A záhonyi átrakókörzetben több, mint kétezer fiatal dolgozik. Az üzemi KISZ-bizottság immár hagyományosan évente egyhónapos időtartammal ifjúmunkásnapokat szervez, hogy a fiatalok elméleti és gyakorlati szakmai tudását bővítsék, lehetőséget teremtsenek a különböző szakszolgálatok dolgozóinak egymás jobb megismerésére. Az idén októberben tartják a rendezvényeket. Ez jó alkalmat teremt a fiatalok mozgósítására, a gazdasági feladatok végrehajtására is.

A legnagyobb érdeklődés ezúttal is a *Ki minek mestere* szakmai-politikai vetélkedőt előzte meg. A versenyeken 26 szakmában több százan adnak számot tudásukról. Többek között lakatosok, motorszerelők, targoncavezetők, villanyszerelők, darukezelők, gépkocsivezetők, esztergályosok, dízellakatosok, mozdonyvezetők, kocsilakatosok, kocsivizsgálók versengenek. Az üzemigazgatóság alkalmazotti dolgozóinál pedig a *Ki minek szakértője* versenyben a számítógépterminál-kezelők, az óvónők és bérelszámolók mérhetik össze tudásukat. Az első három helyezett minden szakmában értékes díjat kap. Külön megszervezik a munkavédelmi őrök vetélkedőjét is.

Természetesen nem maradhat el a gazdag kulturális program sem az ifjúmunkás napokról. A nyitányt az október elsején rendezendő *Kodály Zoltán emlékére szervezett műveltségi vetélkedő jelentette.* A fiatalabb generációnak, az úttörőknek és kisdobosoknak bábelőadást tartottak. A megnövekedett szabad idő hasznos eltöltéséről adtak számot azok, akik az október 15-től a hónap végéig nyitva tartó hobbikiállításon mutatják be alkotásaikat a záhonyi kultúrváróteremben. Az egyik rendezvény mottója: *„Játék és szórakozás ürügyén, versenyezve tanuljunk".* Ennek jegyében október 23-án művészeti, sport és ügyességi verseny, daltanulás várja a fiatalokat, s a program éjszakába nyúló bállal záródik.

Az ifjúmunkásnapok zárására október 30-án kerül sor, amikor kiosztják a vetélkedők helyezettjeinek a díjakat. Tiszteletükre a nyíregyházi Móricz Zsigmond Színház művészei adnak műsort.

Lányi Botond

A Marx tér rendezésével elkészül a Nyugati pályaudvar homlokzata. A jobb oldali torony már kész, a bal oldalit pedig még állványerdő övezi

A betegek alkotásaiból

Kiállítás a MÁV Kórházban

A MÁV Kórház Baleseti és Utókezelő Osztálya betegeinek képző- és iparművészeti munkáiból *kiállítást rendeznek* a MÁV Központi Rendelő Intézetében. Az intézet aulájában ízléses makramék, hímzett terítők, fából készült faliképek vonják magukra a figyelmet. A betegek szabad idejükben hobbijuknak élnek. Rajzolnak, faragnak, varrnak, hímeznek.

A tetszetős alkotások nemcsak készítőiknek, hanem a látogatóknak is kellemes perceket szereztek.

OKTÓBER 16.

Élelmezési világnap

Egyszer megkérdezték Diogenészt, az ókori görög filozófust, hogy mikor a legcélszerűbb étkezni: *„Ha gazdag vagy, amikor akarsz, ha szegény amikor tudsz”* — válaszolta a bölcs. Óhatatlanul is ez a szellemes megállapítás jut eszünkbe, ha korunk leggyalázatosabb botrányára, az éhínség terjedésére gondolunk.

A világ lakosságának fele elégtelenül táplálkozik, nagy részük éhezik. A fejlett világ több gabonafélét etet meg állataival, mint amennyit a fejlődő országok népessége együttvéve elfogyaszt. Az eltelt ötven év alatt a létfenntartást biztosító kereslet gabonából az évi 5 millió tonnáról 30 millió tonnára növekedett, hogy biztosítsa újabb 75 millió éhes szájnak a táplálékot. Ugyanezen idő alatt elsősorban az iparilag fejlett országok már elérték terméshozamban a fejenkénti évi egy tonna gabonatermést. *(Magyarországon ez a mennyiség 1981-ben 1,2 tonna volt!)* Ennek 90 százaléka a haszonállatok takarmányozását szolgálja, hogy kielégítse azt a betegesnek nevezhető húséhséget, amely a világ minden országában a fejlődést és a társadalmi haladást jelképezi.

Az emberiséget történelme folyamán számtalan alkalommal sújtotta az éhinség. A hódítások, háborúk és a népvándorlások nagy részének szintén nem volt más célja, mint az élelemszerzés. Egyes iparilag fejlett országokban a hatvanas évek elején élelmiszer-túltermelésük következtében súlyos válság fenyegette a mezőgazdaságot. Az érintett országok kormányai úgy igyekeztek ezt megakadályozni, hogy állami szubvenciókkal ösztönözték a mezőgazdaságot egyes növények termesztésének csökkentésére. A hetvenes évekre váratlan fordulat következett be. A gabonafélék iránti kereslet, amely egyébként a legjelentősebb pénzügyi és kereskedelmi tranzakciók tárgyát képezte, meghaladta a kínálatot.

Milyen tényezők játszottak közre a kereslet megnövekedésében? A helyzet jobb megértéséhez célszerű a fejlődő országokat a következő csoportokba sorolni:

1. Gabona- és kőolajtermelők.
2. Kőolajtermelők és gabonaimportálók.
3. Gabonatermelők és kőolajimportálók.
4. Gabona- és kőolaj-importálók.

Az élelmezési világválság legkevésbé vagy egyáltalán nem az első csoportba tartozó országokat érinti. Annál sebezhetőbbek az utolsó kategóriába soroltak, mert technikai fejletlenségük miatt nem tudják ellensúlyozni a hosszabbrövidebb lejáratú hiteleket. A világ legszegényebb és legelmaradottabb országai éppen ebbe a csoportba tartoznak.

Az iparilag fejlett országok gazdagodása világviszonylatban érezhetően megnövelte az élelmiszer-kereslet. Egyúttal meggyorsította a harmadik világból származó élelmiszerek felvásárlását s hiány lépett fel az alapvető élelmiszerekből. Maga a nemzetközi élelmiszer-kereskedelem is ellentmondásosan játszott közre a helyzet kialakulásában. Egyedüli és alapvető érdekként, *a profitot tartva szem előtt a pénzügyi körök nem az emberek százmillióinak élelmiszerrel való ellátását tekintették elsődlegesnek, hanem a haszonállatok takarmányozására szolgáló gabonakereskedelmet.* Voltak olyanok, akik habozás nélkül az utóbbi évek demográfiai robbanása miatt megnövekedett kereslettel akarták az éhezők számának növekedését magyarázni. Nem vitás, hogy a fejlődő országok körében folytatott közegészségügyi kampányok sikere, a tömegoktatási programok, az elvitathatatlan társadalmi haladás és a halandóság csökkenése kedvezett a népesség gyors növekedésének. A csak demográfiai robbanásra való hivatkozás félrevezető. A tudomány elméletileg és gyakorlatilag is bebizonyította, hogy óriási lehetőségek rejlenek az élelmiszer-termelés számára bizonyos társadalmi-gazdasági feltételek megvalósítása esetén.

Kizárólag demográfiai robbanásról beszélni annyit jelent, mintha azokat a valódi okokat szándékoznánk leplezni, amelyek társadalmi-gazdasági téren találhatók. *A felődő országok élelmiszer-termelését fékezi a műtrágya és a mezőgazdasági gépek magas ára.* Az exportra szánt mezőgazdasági termékek gyakran nem nyereségesek. Az egyes kistermelők számára a mezőgazdaság egyenlő a nyomorral s ha lehet elhagyják a mezőgazdasági munkát.

Az élelmiszer-ellátással kapcsolatos gondok között szerepel az a tény is, hogy az élelmiszer-készletek tárolásának a gondja egyedül a termelő országra hárul, míg az importáló országok néha csak egyheti élelmiszert tartalékolnak a nagy tárolási költségek miatt, amely eléri a termék árának a 10 százalékát is.

Az éhínség karunkban a kizsákmányoló kapitalista rendszer jellemzője, amelyben döntő szerepet játszanak a transznacionális társaságok. A világon mintegy száz transznacionális társaság uralja a mezőgazdaságot és az élelmiszeripart. Napjaink kapitalista jellegű munkamegosztási rendszerében már nem az élelmiszergyárak illeszkednek be a mezőgazdaság termelésébe, hanem a mezőgazdasági termelésnek kell alkalmazkodnia a transznacionális társaságok igényéhez. Ezek a társaságok kihasználva egyes kormányok elnéző vagy cinkos magatartását, arra kényszerítik az ország mezőgazdaságát, hogy lemondjon a hagyományaihoz alkalmazkodó termelési kultúráról, és néhány speciális termék előállítására álljon rá, mert így juthatnak olcsó nyersanyaghoz.

A transznacionális társaságok hátrányos kereskedelmi szerződésekkel is gátolni igyekeznek a fejlődő országok gazdaságának gyorsabb kibontakozását. Ez abban is megnyilvánul, hogy ezen országok által exportált élelmiszerek árai lassabban emelkednek, mint az általuk importált árucikkeké. *Így a fejlődő országokat élelmiszeripari termékeik exportjának növelésére kényszerítve kifosztják,* lehetetlenné téve számukra, hogy pótolják lemaradásukat a világban. Ez a kereskedelmi politika lehetővé teszi a transznacionális társaságoknak és az imperialista államoknak, főleg az USA-nak, hogy az *„élelmiszerfegyvert”* a politikai és a gazdasági nyomás eszközeként használják fel.

Ezen igazságtalanságok miatt emeli fel hangját minden év október 16-án az Élelmezésipari Dolgozók Szakszervezeteinek Nemzetközi Szövetsége, hogy leleplezze az emberiség jelentős részét sújtó éhínség valódi okait és szakszervezeti akcióegységgel lépjen fel a megoldás érdekében. Az október 16-i *„Élelmezési Világnap”* ugyan nem oldja meg a világon éhező és nyomorgó mintegy 700 millió ember sorsát de felhívja az illetékes szervek és szervezetek, kormányok figyelmét arra, a szégyenletes tényre, amit egy svéd politikus fogalmazott meg: *„A Hold meghatározott pontján és megadott pillanatban képesek vagyunk már leszállni, de a Földön még nem jutottunk el addig, hogy milliónyi éhezőnek minden nap megadjuk azt a táplálékot, amire szüksége van.”*

Baranyai Zoltán

Kiskunhalason tartotta ülését a szegedi tszb

Napirenden a körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának a munkája

Közel két évvel ezelőtt alakult meg *Kiskunhalason* a körzeti üzemfőnökség. A szervezeti változás jelentősen befolyásolta a szakszervezeti munkát is. Korábban ezen a területen nyolc szakszervezeti bizottság működött, az üzemfőnökség létrejöttét követően pedig főbizalmi rendszert alakítottak ki. A változás nem okozott különösebb problémát, sőt egyes területeken a korábbiakhoz képest előbbre is tudtak lépni. Hogy jelenleg hogyan dolgoznak, miként érvényesül területükön az üzemi demokrácia — ezekre a kérdésekre kerestek választ a szegedi területi szakszervezeti bizottság tagjai, amikor legutóbb *Kiskunhalason* tartották meg a testület ülését.

A nagy területen fekvő üzemfőnökségen a felsőbb szervek határozatai szellemében alakították ki az üzemi demokrácia működéséhez szükséges szervezeteket. Ennek szükségességét azt hiszem, nem kell külön bizonygatni, hiszen e fórumokon nyílik lehetőség arra, hogy a dolgozók segítsék a vezetők munkáját és aktívan bekapcsolódjanak a feladatok végrehajtásába.

Kiskunhalason a dolgozókat kellő időben tájékoztatják a főnökség előtt álló feladatokról, a szállítás, a gazdálkodás, a vagyonvédelem legfontosabb kérdéseiről, — ezáltal segítik a dolgozók beleszólását a tervek kialakításába, illetve végrehajtásába. A különböző fórumokon a gazdasági vezetők is részt vesznek és reagálnak a dolgozók által felvetett kérdésekre. Ügyelnek arra is, hogy a vitára bocsátott előterjesztések lehetőleg több alternatívát tartalmazzanak, azok mindenki számára világosak, érthetőek legyenek, s a felkészülésre kellő idő álljon rendelkezésre. A gazdasági és a mozgalmi szervek vezetői közösen gondoskodnak arról is, hogy a hozott határozatok érvényesüljenek, a jó javaslatok, felvetések hasznosítást nyerjenek.

A testületi ülés jónak értékelte a szakszervezeti bizottság szervező és irányító munkáját. A szervezeti változással együttjáró főbizalmi rendszer kialakítása lehetővé tette, hogy a szakszervezeti tisztségviselők megfelelő színvonalú mozgalmi munkát végezzenek. A bizalmi küldöttek, az szb-testület, valamint a kilenc munkabizottság összetételénél különös figyelemmel voltak arra, hogy az egyes szolgálati helyek létszámarányuknak megfelelő képviseletet kapjanak. A testületek és a bizottságok évi program és félévenként elfogadásra kerülő munkaterv alapján tevékenykednek. Az egyes napirendek megválasztása igazodik a felsőbb szervek munkatervéhez, de napirendre tűzik a helyi aktuális kérdéseket is. Az üléseken a megjelenés, a tisztségviselők felkészültsége elfogadható, az aktivitás viszont a napirendi pontoktól függően változik. A testületi üléseken elfogadott állásfoglalásokat, határozatokat valamennyi bizalminak, az esetek többségében a gazdasági vezetőknek is megküldik. Sőt, a bizalmi oktatásokon is foglalkoznak e kérdésekkel.

A szakszervezeti bizottság a testületek és tisztségviselők jog- és hatáskörének következetesen érvényt szerez. A különböző szintű gazdasági vezetők és a szakszervezeti szervek, tisztségviselők partnerkapcsolata rendezett.

Az üzemfőnökség területén az szb több olyan kérdéssel foglalkozott, amelynél korábban problémáik voltak. Így a baleseti helyzettel, a dolgozók védőfelszereléssel való ellátottságával, a munkaversennyel, a szocialistabrigád-mozgalom továbbfejlesztésével, s az üzemi étkeztetés kérdéseivel.

A kulturális, agitációs és propaganda munkát úgy szervezték meg, hogy tevékenységük az egész területen érvényesüljön. Szoros együttműködést alakítottak ki a helyi művelődési házzal és az üzemi művelődési bizottsággal. Segítették a dolgozók politikai, szakmai és általános műveltségének fejlesztését. A korábbi években, kihelyezett általános iskolai osztályokban *közel 70-en pótolták hiányzó iskolai végzettségüket.* Tömegpolitikai oktatásba a tagság 40 százalékát szervezték be. Nagy gondot fordítottak a bizalmiak és bizalmihelyettesek képzésére, tájékoztatásukra, a rendszeres információcserére.

Az alapszervezet szervezettsége az szb megválasztásakor 93,6 százalékos volt, most ez az arány 98,4 százalék, a tagdíjfizetés is hasonlóan alakult.

Gellért József

Saját munkakörben munkaidő után

A győri körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága, szeptember 21-i ülésén *a „megállapodás” szerinti* munkavégzés tapasztalatait és az ebből következő további feladatokat vitatta meg.

Egy korábbi MüM-rendelet lehetőséget biztosít, hogy a dolgozókkal kötött megállapodás alapján, a munkaidőt meghaladó foglalkoztatásra mind az eredeti munkakörben, mind más beosztásokban a MÁV saját dolgozóit is alkalmazhatja.

Ennek megfelelően saját munkakörben, munkaidőn túl áprilistól augusztus végéig a győri vontatási üzemfőnökségnél 3714 órában 1503 kocsi, a hegyeshalmi üzemegységnél 1477 órában 1240 kocsi javítását végezték el a vasutasok. Mozdonyjavításon a dolgozók ebben az időszakban, munkaidő után 750 órát töltöttek.

Mellékfoglalkozás keretében négy hónap alatt a más munkakörökben foglalkoztatottak 505 órában 226 vasúti kocsit javítottak ki.

Május elejétől augusztus végéig Rajkáról 17 kocsirendező 112 nappali szolgálatot látott el Győrben munkaidején kívül. Ugyancsak Rajkáról 3 forgalmi szolgálattevő 18 nappali szolgálatban volt váltókezelő a megyeszékhelyen.

A szakszervezeti bizottság úgy foglalt állást, hogy a jövőben is szükség lesz a „megállapodás” szerinti munkavégzésekre. A győri vasúti csomópont nagyarányú létszámhiánya csak ezzel enyhíthető. A „megállapodás” szerinti munkavégzést továbbra is segíteni, támogatni, propagálni kell a körzeti üzemfőnökség egész területén.

(jakab)

Két brigád ajándéka

Szeptember 25-én *Bártfai János* vasutas rokkantnyugdíjasnak, tarnamérai lakásán átadták azt a betegkocsit, amit a ferencvárosi keleti rendező forgalmi *Hámán Kató,* és a Nyugati rendező vontatási kocsiszolgálatának *Petőfi* szocialista brigádja készített.

A mintegy tízezer forint értékű betegkocsi lehetővé teszi, hogy Bártfai János, aki húsz évet töltött a MÁV szolgálatában, az utcán is tudjon közlekedni. Lábát érszűkület miatt kellett amputálni. Eddig semmilyen közlekedési eszköze nem volt. A két szocialista brigád vállalta, hogy a betegkocsit karbantartják, kijavítják a hibáit.

(Képünkön Bártfai János kipróbálja a kocsit.)

NYUGDÍJAS-TALÁLKOZÓ

A szegedi igazgatóság pénzügyi osztályától az elmúlt két évtizedben közel félszázan mentek nyugdíjba. Részükre összejövetelt szervezett a posta meghívót szeptember 27-ére, a vasutas művelődési házba. Az idős vasutasokat **Gádzser József** osztályvezető meleg szavakkal köszöntötte, majd tájékoztatta őket a vasút, s a szegedi vasútigazgatóság fejlődéséről, munkájáról, valamint a pénzügyi és számviteli munkákban bekövetkezett változásokról.

A baráti találkozón a jelenlévők feleleventették a régi „munkás” éveket, s elhatározták, hogy ezután minden évben találkoznak.

MEGJELENT

a Mai Magazin októberi száma

A szakszervezetek képes folyóiratában ezúttal a gyógynövények hasznosításával ismerkedhetünk meg „A füvesasszonyoktól a Herbáriáig” című riportból. A gyógynövényeket rehabilitálták, a „Vissza a természethez” szlogenjét átalakíthatnánk emígy: *Vissza a gyógynövényekhez.*

Bán Ernő írása, a Hagyatéki tortúra, a hagyatéki eljárások elhúzódásának kulcskérdését firtatja.

Keresztv András publicisztikája a pénzcsinálók természetrajzát elemzi: a pénzcsináló pénzt csinál. Száz, ötszázezer, tízezer, egymillió forintot.

Negyedszázad munkatörténetét írta meg *Arnóth Károly* könyvtáros, a Ganz-MÁVAG MHSZ Kossuth szocialista brigád tiszteletbeli tagja. A Magazin a tanulmányból interjúrészleteket közöl.

Ki a nepper? Olyan üzletelő, aki a hiszékenység és a butaság vámszedője. Fellelhető a használt cikkeket vásárló állami boltok előtt, kapualjakban, s nagy haszonnal megvesz-elad mindent. *Biró Zoltán* egy ilyen kisszerű, de sikeres szélhámost szólaltat meg.

Napszítta női lelkek című riportjában *Morvai Katalin* a női napozók zárt világába viszi el az olvasót, Kis Csaba cikke információkat ad a földgázcső-üzlet hátteréről.

Pethes Sándor, *Wichmann Tamással* beszélgetett: A hazai és külhoni vízeken másfél évtizeden át ő volt a király. Nyert megszámlálhatatlan mennyiségű magyar bajnokságot, kilenc világbajnokságot, s ki tudná megmondani, hogy hány nemzetközi versenyt. Ezüst- és bronzérmeinek száma talán százra is tehető. Ami örökre kimaradt életéből, az az olimpiai győzelem. És ennek ellenére, mégis, ő a kenukirály.

És még néhány cím a színes, gazdagon illusztrált folyóiratból: A fülstoppoló, Utazás az idők zűrzavarában, Mikroprocesszor az autózásban, Vádlott a megtámadott, Ex-Beatle a börtönben.

Zenekultúra — nyugdíjasoknak

Alig egy éve alakult meg a vasúti főosztály önálló nyugdíjas csoportja, máris értékes programot kínál tagjainak. Szentendrei kirándulás, orvosi előadások, s emellett hanglemez és élőzene, zenei ismeretterjesztés, opera és operett hangverseny. Nem szabadidő eltöltés ez, több annál: az ép testben ép lélek — még a római időkből származó — gondolatnak életkoroktól független, megvalósítása. Egészségügyi kultúránk fejlesztése mellett, a szellem töretlen ápolása.

Az első zenei rendezvényre október 7-én került sor a Szív utcai klubban. *Dér Lajosné* meleg hangú megnyitója után, a szép számban megjelent érdeklődők részére *Lévai Zsigmond,* a Budapesti MÁV Szimfonikusok nemrég nyugdíjba vonult igazgatója tartott előadást *Josef Haydnról.* Ebben az évben ünnepeljük a nagy osztrák zeneszerző születésének 250. évfordulóját. A rövid életrajzi bevezetést követően megismerkedhettünk rendkívül széles körű munkásságával. A számtalan szállal Magyarországhoz kötődő művész az elsők egyike volt, akinek nagy formátumú zenéjéből elementáris erővel tört fel a népi muzsika. Az osztrák népi zene közvetlen és intim hangja mellett azonban műveiben megcsendülnek a tragikus mélységeket idéző, drámai erőben gazdag, széles ívű új költészet hangjai. Az előadás éppen ezekre a monumentális magaslatokra és drámai mélységekre utalt, eloszlatva az utókor patriarchálisan kedélyes, gyermekesen naiv „Haydn-papa” képét, hiszen zenéje — mindenekelőtt oratórikus művei és szimfóniái — drámai súlyukban már-már Beethoven robosztus erejével mutatnak rokonságot.

Az előadás után ízelítőül, Haydn legérettebb szimfóniáinak egyike, *az „üstdobpergés” szimfónia került bemutatásra hanglemezről, a Berlini Filharmónikusok kitűnő felvételében.* A szimfónia egyes tételeit az előadó néhány találó — közbeszúrt — mondattal is magyarázta és így a művet azok számára is élvezetessé tette, akik első ízben hallhatták.

Az viszont az ötletes rendezés érdeme, hogy a hangversenyt követően néhány szendvics és üdítő ital mellett közvetlen beszélgetésre került sor mindenekelőtt a hallottakról, Haydnról, s a mindenkinek felüdülést nyújtó muzsikáról.

Dr. Csillag Ferenc

Szociális helyzet alulnézetben (2.)

Ej, ráérünk arra még...!

„Tisztaság és rend jellemzi az intelligens iparost!" (Táblára festett jelmondat Ferencben egy fürdő bejárata fölött.)

Másnap, szeptember 21-én reggel ismét az üzemfőnökség szakszervezeti irodájában ülök Gurbán István és Héger Ferencné társaságában. A betegállományban lévő *Bíró Lajos* szb-titkárt várjuk, aki ezen a napon ellenőrzésre jön az üzemorvoshoz. Megígérte, hogy vállalkozik egy rövid beszélgetésre.

Nincs kapacitás

Bíró Lajos őszülő hajú, szikár ember. Mosolyogva lép az irodába. Látom az arcán, hogy nincs nagy baj.

— *A sok idegesség a gyomrom támadta meg, de már gyógyulok* — mondja. Ismeri jövetelem célját, ezért azonnal a tárgyra tér.

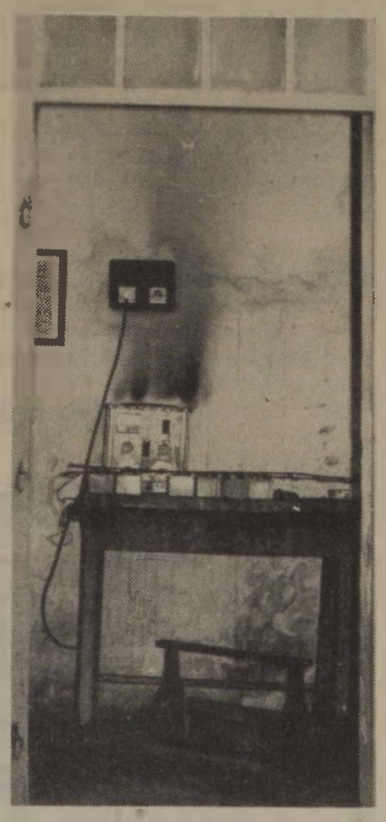
Véleménye szerint a jelenlegi szociális gondok többek között egy korabeli átszervezésre vezethetők vissza. Négy-öt évvel ezelőtt a pft-ék magasépítési részlegeitől elvették a fenntartási munkát, és megalakították az épületfenntartó főnökségeket. Mindenki abban reménykedett, hogy az épületek javítása, karbantartása gyorsabb és megbízhatóbb lesz. *Azóta azonban sokat romlott a helyzet, a valóság kiábrándító.* Ügyiratok, levelek és a panaszok sokasága a bizonyíték arra, hogy valami nincs rendben, a főnökség nem rendeltetésszerűen működik. Bizonyára önhibáján kívül, mert a kéréseket elutasító érv legtöbbször ez: *nincs kapacitás!*

Ferencben az épületfenntartás, javítás, az állagmegóvás a bal parti épületfenntartó főnökség feladata. De nincs kapacitása festeni, vakolni, csempézni, vízvezetéket szerelni, tetőt szigetelni, és így tovább. A főnökség gondjai tovább sokasodtak, mert a közelmúltban át kellett venni az úgynevezett jóléti intézmények, üdülők fenntartását is. A ferencvárosi körzeti üzemfőnökséghez a zamárdi és a siófoki vállalati üdülő tartozik. Ezek karbantartását a jobb parti épületfenntartó főnökség hatáskörébe utalták.

Az szb-titkár levélmásolatot tesz elém. Az üdülőkkel kapcsolatos különböző munkamegrendeléseket, kéréseket tartalmaznak. A jobb parti épületfenntartó főnökség egyik válasza:

„Főnökségünk részére az igazgatóság olyan utasítást adott, hogy csak a sürgős munkákat végezhetjük el!"

Mérlegelés dolga, hogy mit minősítünk sürgősnek. Az üdülő vendég bizonyára sürgős intézkedést vár, ha nem üzemel egy zuhanyrózsa, vagy ha nem záródik egy szobaajtó. Mindez kevésbé sürgős — más feladatokhoz viszonyítva — a főnökségnek. Bíró Lajos megdöbbentőbb példát is említ.



A Keleti rendező kocsivizsgálóinak tartózkodási helyén töltik az akkumulátorokat

— A szakszervezet többször szóvá tette, az üzemszemléken is megállapították, hogy a dízelmotorszín teteje beázik, és fennáll a tető leszakadásának a veszélye. Az épületfenntartási főnökségtől a hiba kijavítását kértük. Sajnos hiába, mert nem intézkedtek, pedig ez balesetelhárítás szempontjából is sürgős lett volna. Szeptember elején aztán bekövetkezett, amitől rettegtünk. *A tetőszerkezet egy része 16 órakor egy gépre zuhant. Elképzelni is rossz, mi történt volna, ha ott éppen emberek tartózkodnak. Úgy látszik, ezt sem lehetett sürgős munkának tekinteni.* Most, hogy megtörtént a baj, már dicséretes gyorsasággal javítják a tetőt...

A történtek miatt azonban át kellett szervezni a munkát. A dízelmozdonyokat az új villamosszínben javítják, olajszennyeződést és egyéb gondokat okozva ezzel a patikatisztaságú szereldében. Hogy ez a kényszerátszervezés mennyi kárt okozott, azt még nem számították ki, de vígasztalhat bennünket, az a tudat, hogy ez a „kis" malőr nem követelt emberéletet.

Bíró Lajos még egy válaszlevelet mutat. Ebben az épületfenntartó főnökség tanácsot is ad, miképpen lehetne a vasutasok érdekeit szolgáló kérést orvosolni. *„A munkákat szíveskedjenek társadalmilag elvégezni, mert a dolgozó létszámunk is kevés..."*

Magyarázatként az szb-titkár elmondja, hogy a MÁV-nál érvényben van egy utasítás, amely a szolgálati helyek vezetőinek lehetőséget ad arra, hogy ötezer forintig kisiparossal is elvégeztethetik a felújítást, vagy egyéb fenntartási munkát, ha azt a vasút erre illetékes főnöksége kapacitáshiány miatt nem tudja vállalni. Ennek a nagyvonalú rendelkezésnek csak egy szépséghibája van. *Ötezer forintért egy kisiparos a helyszínt sem tekinti meg.* 1982-ben nehéz elképzelni például egy fürdő felújítását ilyen minimális összegért.

— Pedig a jelenlegi gazdasági helyzetben, amikor új szociális létesítmények, öltözők, mosdók építéséről nem lehet szó, csak egyetlen megoldás marad: *a meglévő épületek karbantartása, felújítása, gondozása.* A dolgozók jogosan várják el, mindezt a szakszervezettől és a munkáltatótól egyaránt — jegyzi meg Bíró Lajos.

Hová jár a munkaerő?

Veszteglő teherkocsikat kerülgetve gyalogolunk a Keleti rendező felvételi épülete felé. Közben kísérőim arról beszélnek, hogy mi lehet az egyik oka az épületfenntartó főnökség titokzatos, sokszor emlegetett kapacitáshiányának. Az okfejtés nem ismeretlen, mert a ferencvárosi vasutasoktól már én is hallottam egyet és mást. Pletykaízű mendemondának, figyelemre sem érdemes szóbeszédnek véltem mindazt, amiről e nagy rendező vasutasai suttogtak. Olcsó riporteri fogásnak tartottam leírni addig, amíg személyesen meg nem győződtem annak hitelességéről.

Szavahihető tisztségviselők állítják például, hogy az épületfenntartó főnökség szakemberei (kőművesek, burkolók, vízvezetékszerelők) *munkaidő alatt gyakran vállalnak fusi munkát a Gyáli úton lévő „Kezitcsókolom telepen", a vasúti lakások tulajdonosainál.* Mindig akad tisztes honoráriumért gyors javítani való, csempézés, vízvezetékszerelés és egyéb, a lakossági szolgáltatás hiányosságait feledtetni kívánó néhány órás munka. A soronkívüliséget persze — ezt az alkalmi vállalkozók is tudják — jutalmazni illik.

Az említett szakemberek — szintén munkaidőben — gyakori látogatói a ferencvárosi felvételi épülettől nem messze lévő Birka csárdának is. Beugranak oda egy üveg sörre, vagy egy nagyfröccsre. Kettenhárman mennek, hiszen társaságban az ital is jobban ízlik. Az ellenőrzés nehéz, hiszen nem körülkerített üzemről van szó, a szórványos építkezésekről pedig egy-egy félórára nem nehéz eltűnni. Mindenki tudja ezt, hiszen már látásból ismerik egymást az oda járó törzsvendégek.

Átsétálunk a vasúti felüljárón. A túloldalon, a sínek mellett van a ferencvárosi vasutasok művelődési háza. Átmegyünk az udvarán, a körülkerített, szépen gondozott sportpályák mellett. Az épület végében kapott helyet az Utasellátó büféje. Az Utasellátó már bérbe adta egy vállalkozónak üzemeltetésre. Barna faajtaja még zárva, *de a kis teraszon, a zöldre festett asztalok mellett már kék munkaruhába öltözött vasutasok várakoznak.* Szívják a cigarettát, beszélgetnek. Mi is várunk. Közben kísérőim ismerős arcokat fedeznek fel. Két-három, az épületfenntartó főnökség létszámába tartozó férfit. A többiek más szakszolgálatoknál dolgoznak. Néhány perc múlva tizenkettő. Kinyílik az ajtó, és a vasutasok besétálnak a terembe, leülnek a szépen terített asztalok mellé. Megy a pincér és felveszi a már ilyenkor szokásos rendelést. *Meleg van, érthető hát, hogy a Kőbányai sör fogy a legjobban. Elegánsan, pohárból isszák a sört, ráérősen, nem kapkodva. A munka az megvárja őket, helyettük senki sem végzi el. Minek törjék hát magukat!* Amikor végeztek, rágyújtanak még egy cigarettára és kisétálnak az ajtón. A sínek között vezet vissza útjuk a munkahelyükre.

— Gyakori ellenőrzéssel lehetne ezt megakadályozni, hiszen a vendéglős nem tudhatja, hogy ki van szolgálatban és ki nincs — magyarázza Gurbán. — Az italt nem lehet kitiltani, hiszen akkor nem lenne bevétel.

Egy zuhanyrózsa tizenöt nőnek

Hallgatagon folytatjuk utunkat a sínek között. Már látjuk a Keleti rendező felvételi épületét. Nyolcvanöt vasutas munkahelye, ez a terület. Többségük kocsirendező, térfelvigyázó, átmenesztő. Belépünk az épületbe. Az irodák melletti szűk folyosóról nyílnak az öltözők és a fürdők.

Vámos Béláné takarítónő vezet bennünket. Rozsdás vaszekrények, melegítő rezsók, meggyűrődött, pergő vakolat. Festeni kellene az egész épületet. Az olajos, kopott padok fölött legyek keringenek.

— *Kevés a szekrény, elhanyagolt az egész öltöző és a mosdó* — jegyzi meg csendesen Vámos Béláné.

A három zuhanyozórózsát rozsdás vaslemezek választják el egymástól. A két mosdókagyló alatt feltöredezett a kő. A falon drótszálon függő tükör. Egy túrban huszonheten használják a fürdőt. A sarokban elöregedett vaskályha.

— *Ez már csak füstöl, amikor begyújtunk* — legyint a takarítónő.

A női öltöző sem különb. A 15 nődolgozónak egy zuhanyrózsa jut. A mosdót a múlt héten javították, addig hónapokig nem lehetett használni. A szekrények tetején csizmák, cipők sorakoznak.

— *Tudja ugye, hogy a rendtartás szerint ez tilos* — jegyzi meg Héger Ferencné.

Csendélet a saruzók tartózkodási helye előtt. A szemét eltakarításához nem kellenek mesteremberek

— *Tudom, de mit tehetek. Ha szólok, leveszik onnan, de másnap már ismét visszakerül* — mentegetőzik Vámosné.

A kifeszített zsinegen pulóverek, harisnyanadrágok száradnak. Fölötte sárga folt jelzi a beázás nyomait. Bekukkantunk a női W. C.-be is. A kivésett falban új öblítőcső. Egy éve javították a szerelők, de a vakolásra már nem jutott idő.

Egy pici ablakon át a szomszéd telekre látni. Kis vasutaslakás portáján pihentetem a szemem. Az udvaron piros begóniák nyílnak. Köztük gyerekkocsi, pad, örökzöld bokrok. Idilli kép, a kontraszt meghökkentő.

„Ha elromlik valami, magunk bütyköljük"

Kisétálunk a közelben lévő X-es őrhelyhez. *Kiss Vilmos* térfelvigyázó, aki egyben főbizalmi, készségesen magyaráz.

— *Panaszoltuk már termelési tanácskozásokon, megírtuk az információs jelentésekben az itteni áldatlan állapotokat. Sajnos semmi sem történik. Nézze, rosszak az ablakok, ajtók, lóg rajtuk a kilincs. Ezt az őrhelyet öten használjuk túronként. Az asztalok, székek, szekrények egyidősek hazánk felszabadulásával. A falakról már pereg a vakolat. Nem kívánunk mi sokat, csak azt, hogy emberibb körülményeket teremtsenek számunkra. Néhány ezer forintért ki lehetne cserélni a bútorokat, kimeszelni a helyiségeket. Ennyit azt hiszem mi is megérdemlünk...*

Bepillantunk a féklakatosok őrhelyére is. A menekülttáborokról készült filmeken láttam hasonlót. Az asztalon barackmagok, a hamutartóban elnyomott csikkek, és egy bögre zsír társaságában szétnyitott Népszabadság. Az ablak külső üvege törött. A tartózkodót kommunista műszakban szokták meszelni. A székek ülőkéin már szétfoszlott a szivacs. A kocsivizsgálók öltözője, szolgálati helyisége sem különb. A bejárati ajtó leszakadt. Összesen negyven vasutas használja ezt az épületet. A W. C.-ben papír, szemét.

Fenyvesi Ferenc kocsivizsgáló 27 éve dolgozik itt.

— Azóta csak romlott a helyzet — mondja. — Hetenként egyszer takarít itt három asszony. Feltörlik a követ, összesöprik a szemetet. Valamikor csak 16 vágány volt itt. Akkor a körülmények is jobbak voltak. Két zuhanyozórózsa jut tíz embernek. Kályha nincs. Télen is hidegben fürdünk. Ha elromlik valami, saját magunk bütyköljük. *Disznóól ez kérem...*

Találkozunk *Pallagi Lászlóval*, a Keleti rendező állomásfőnök-helyettesével. Tömören fogalmazza meg a véleményét:

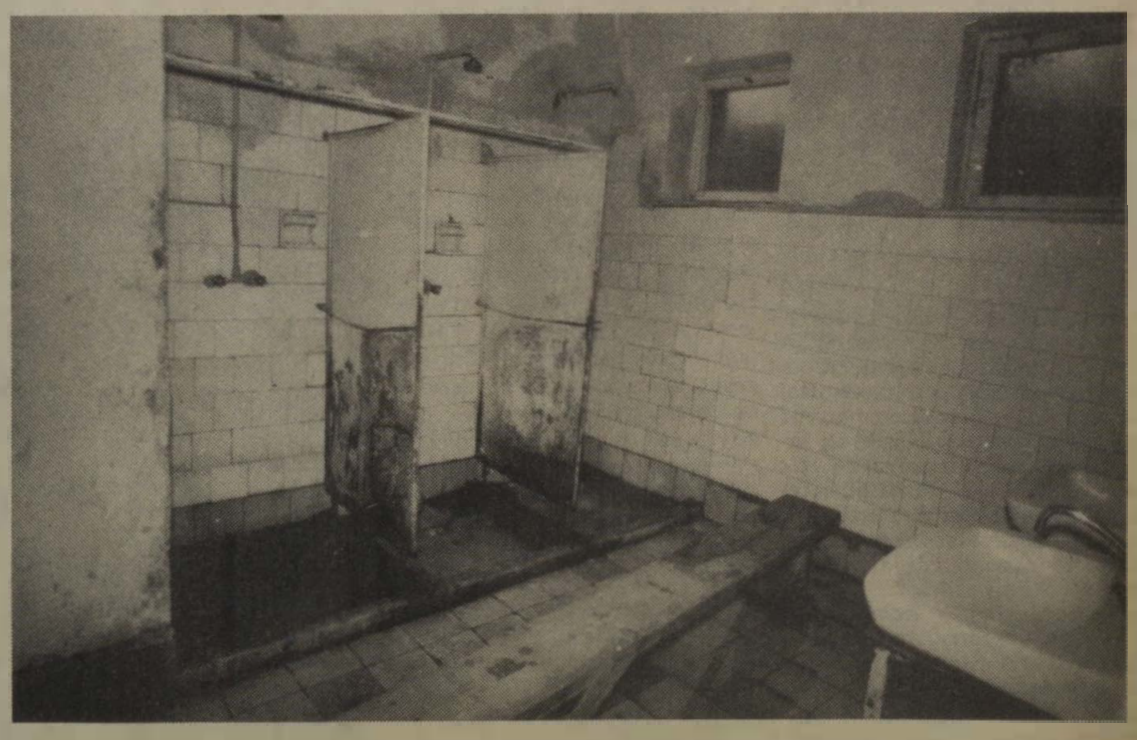
— Az igazi megoldás egy központi öltöző-fürdő építése lenne, de erre nincs lehetőség. A felújításukra talán lenne. Már elavultak ezek az elszórt kis épületek, szolgálati helyek, tartózkodók. Ki kellene cserélni a csővezetékeket, megjavítani a csapokat, festeni a falakat. Mi már többször megrendeltük a munkát az épületfenntartó főnökségnél, de hiába. Évek óta csak várunk. Türelmesen, megadóan.

Talán egyszer rájönnek majd, hogy a munkaerő megtartása nemcsak a béren múlik...

Kaszala Sándor

(Folytatjuk)

Leszakadt a dízelmozdonyszín teteje. Csak a véletlenen múlott hogy nem történt személyi sérülés



Egy túrban 27-en használják ezt a fürdőt

(Laczkó Ildikó felvételei)

A VEZÉRIGAZGATÓI FELHÍVÁS MARGÓJÁRA

A baleset a vasút selejtje

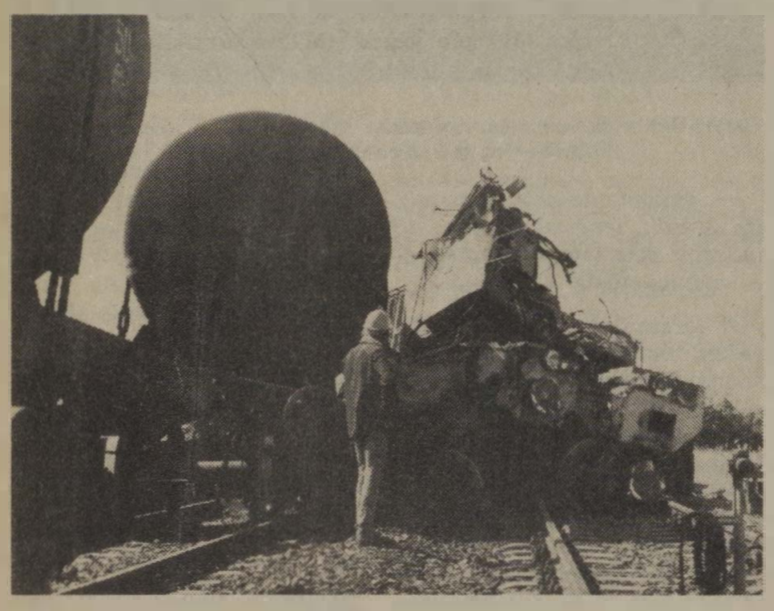
Tűnődések párbeszédben az egyéni és a közös felelősségről

Már az időpont egyeztetése is érzékelteti az elbizonytalanodást:

— Találkozzunk szerdán délelőtt, de előzetesen, reggel még kérek egy telefont, hátha megint rohanni kell valahová...

Lazult a fegyelem

Sok a vasuti baleset. A súlyos kimenetelű, s a „szerencsésebb" (ha lehet ez esetben a szerencsére hivatkozni) egyaránt. Augusztus végéig — lapzártakor addig összesített a statisztika — 96 közlekedő vonatos baleset történt a MÁV-nál, havonta átlagosan 12, vagyis hozzávetőleg két és fél naponta egy. *Nyolc hónap alatt, három híján annyi baleset volt — vasúti hibából!* —, mint *1981-ben az esztendő végéig.* Azóta — sajnos — túl jutottunk a százon is, s e számsorban nem szerepelnek a közúti átjáróknál történt, mások okozta drámák-tragédiák. Érthető hát, ha a MÁV Vezérigazgatóság vasútüzembiztonsági önálló osztályának munkatársai nyugtalanok, s aggódva tekintenek a következő tíz hét elé.



Az újfehértói baleset következménye

— *Lazult a szolgálati fegyelem, csökkent a felelősségérzet, az érvényes előírások és az utasítások tekintélye* — mondja *Lánczos Péter*, az osztály megbízott helyettes vezetője. — *Egyes rendelkezéseket sokan önös érdekeik szerint értelmeznek, alkalmaznak.* Hiányzik a tisztességesen végzett munka becsülete, mármár divattá vált a lógás, a vagánykodás. Márpedig ez a vasútnál törvényszerűen veszélyhelyzetet teremt, s előbb-utóbb balesetekhez vezet.

A Magyar Vasutas legutóbbi számában, október 4-én megjelent *Szücs Zoltán* vezérigazgató szokványosnak aligha nevezhető felhívása. Ebben szólt a személyi mulasztásokról, utalt néhány balesetre, s minden vasutas dolgozó aktív, segítőkész közreműködését kérte. Az újság már elhagyta a nyomdát, de még nem érkezett meg az előfizetőkhöz, amikor újabb karambol borzolta föl a kedélyeket: *október 3-án, vasárnap, Apafán, engedély nélküli menesztés miatt, tehervonatnak ütközött egy személyvonat.* Huszonhatan sérültek meg, s közülük hét embert kellett kórházba szállítani. S miként történt a felhívásban is említett egyik-másik baleset? Lánczos Péter sorolja őket:

— A Fót—Csomád közötti összeütközésnek húsz sérültje volt. A mozdony személyzete nem ismerte kellően a vonalat, ismételten figyelmen kívül *hagyta a „Megállj!" jelzőt, de közrejátszott a váltókezelő ittassága is...* A Városlőd-Kislőd állomáson történt kisiklásnak 13 sérültje volt. A baleset alapvető oka: *a pályafenntartók a hézagnélküli vágányt nem az érvényes technológiai előírások szerint tartották karban...* S ugyancsak a közelmúlt borús eseménye: szeptember 21-én, Szerencsen, egy tehervonat nem tudott megállni a jelzőnél, mert a fékberendezése nem működött. Nyilvánvaló, hogy induláskor nem tartottak szabályos fékpróbát. A következmény: *a vonat mozdonynak ütközött.* Ez jó példa arra, amikor egy ember többször mulasztja el az előírások megtartását, egyszersmind az állomási személyzet sem teljesen vétlen...

Nem célunk, hogy pánikot keltsünk, ezért — folytatva a tallózást a számok között — bocsássuk előre: nem az idei lesz a MÁV legrosszabb esztendeje (persze még előttünk a késő ősz, a tél — ezért tegyük hozzá: remélhetőleg). Két esztendeje, 1980-ban a tavalyinál több, 126 baleset történt; *ezt 1982. várhatóan felülmúlja.* De az 1975-ös mélypontot, a 159 vasuti hibából történt balesetet — bízhatunk benne — nem éri el. S ha húsz évre visszamenőleg — tervidőszakonként — elemezzük a történteket, kitűnik: 1961—65 között évi átlagban 157, 1966—70 között, majd 1971—75 között is 132, 1976—80 között 119 vasuti baleset volt. A tavalyi 99 tehát a több évtizedes átlag alatt van, s beillik abba az irányzatba, amely tükrözi a műszaki fejlesztést, automatizálást, a korszerű biztosítóberendezések elterjedését. Ezek hatására javult a helyzetkép — mostanig. S a kedvezőtlen fordulatra idejében indokolt felfigyelni.

Meg nem történt esetek

— Mivel magyarázható, ami valójában magyarázhatatlan?

— Az okok hosszasan sorolhatók. A teljesség igénye nélkül említem: *szerepe van a generáció-váltásnak is.* Azok, akikkel szemben korábban nagyobb követelményeket támasztottak, s a mainál lényegesen súlyosabb retorziókat éltek meg, távozóban vannak. A létszámhiány nyomaszt, s részben ezért egyik-másik középvezető túlontúl liberális: *a teljesítményért, a tervek teljesítéséért eltűri a technológiai lazaságokat.*

— A kilencvenhat baleset, majd az azt követőek megtörténtek. Ám a mulasztások, szerencsére, az esetek többségében nem vezetnek balesethez. Sokan mondják, hogy az ilyen mulasztások fölött szemet hunynak, akiknek pedig fegyelmezniük kellene...

— *Amikor valaki elnéz egy jelzőt, későn fékez, helytelenül állít át egy váltót, vagy egyéb szabálysértést követ el, kétségkívül veszélyhelyzetet teremt. A felelősségre vonás sokszor csak formális, s nincs arányban a tényleges veszélyhelyzettel.* A néhány éve hatályba lépett fegyelmi szabályzat sajnos nem kedvez eléggé a munkafegyelemnek. Ha a főnök fegyelmez, a munkaügyi döntőbizottság a határozatot gyakran semmissé teszi. Helytelenül értelmezik a lojalitást ... vagy esetenként nincs is meg a kellő erkölcsi alapjuk, hogy mások fölött törjenek pálcát. Visszatérő érvelés: *ha a másiknak elnézik, nekem miért nem, ha neki lehet, nekem miért tilos?!* Csak a kirívó esetek tárgyalhatók, az apróbbak elsikkadnak az ügyvitel, a szabályzat labirintusaiban, a rosszul értelmezett humánum miatt. Sokmindent nem úgy értelmezünk, ahogy kellene, hanem ahogy nekünk tetszik... Ha van is munkaerőhiány, de nem mindenütt. Mozdonyvezetőből például nincs hiány, a fölöttesek többnyire mégis elnézők, mert az érintettek előszeretettel fenyegetőznek: *akkor kilépek.* Azt pedig manapság jobb elkerülni. A szigort, a fegyelmezést sokan csupán kötekedésnek tekintik.

— Tetten érhető-e utólag a korábbi lazaság?

— Mondhatok rá példát. Néha a balesetet követően veszszük észre, hogy olyan kocsi siklott ki, amely valahol, valamilyen ok miatt már megsérült. Lehet, hogy egy iparvágányon, váltón, vagy állomáson siklott ki előzőleg, de mert súlyosabb következmény nem volt, gyorsan helyére emelték, s az eseményt senki nem jelentette. Emiatt a kocsi indokolt vizsgálata és javítása elmaradt. *Viszonylag sok az eltitkolt esemény, pedig egynek sem volna szabad lennie. Valójában nem is tudjuk, hogy hányszor csak a szerencsének köszönhetően nem történik baleset!* Az is előadódik, hogy valaki jelzi a hibát, azt viszont már senki sem ellenőrzi, hogy érdemi intézkedés történt-e. Folytatom: *az is baj, hogy a területi érdek olykor háttérbe szorítja a vasútüzem biztonságát.* Például, ha egy kocsi kisiklik, inkább írják a történteket a kocsi rovására, mint hogy elismerjék: hibás volt a pálya. A pálya állapotáért ugyanis a terület felel, a jármű viszont — főleg, ha teherkocsi — vasutüzemileg „gazdátlan". Ilyenkor kozmetikázzák a tényeket. Végezetül: ha sokszor csupán egy ember áll is a bíróság elé, a háttérben több ember többszöri mulasztása is meghúzódik. Dehát ez már a jogalkotás témakörébe tartozik...

Ismét egy szomorú példa. Július 30: *Újfehértó-Hajdúhadház.* Egy tehervonat az éppen induló másik tehervonat végébe rohant. A vonatvezető meghalt, a mozdonyvezető — szinte csodával határos módon — kisebb sérülésekkel megmenekült. Nem működött a mozdony éberségi berendezése: *ezt a fekete doboz tanúsítja.* Ha működik, akkor elmarad — vagy enyhébb kimenetelű — a baleset. Az éberségi berendezés jelzései a sebességmérő óra korábbi szalagján sem láthatók, s ezt elsődlegesen a mozdonyon szolgálatot teljesítőknek kellett volna észrevenniük. *A hiba, úgy tűnik, nem zavart senkit sem, s ez arra utal, hogy az üzembiztonsági ellenőrzések is gyakran formálisak, felszínesek.*

Büntetőjog, munkajog

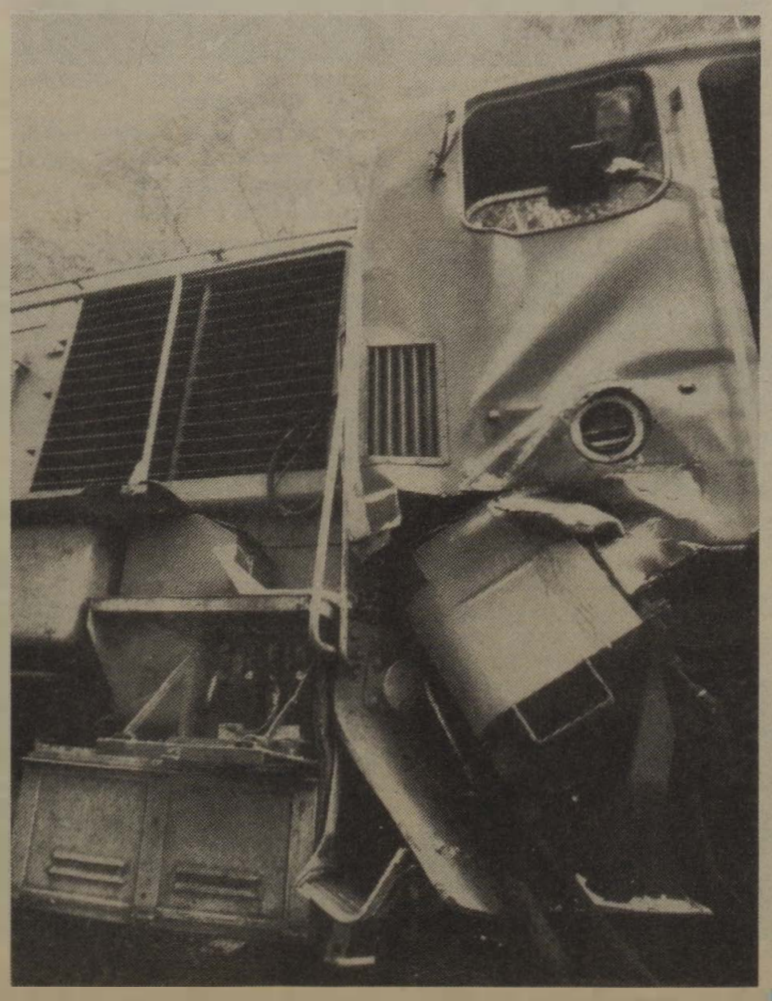
Felötlik: vétkes-e a történtekben a mozdony korábbi vezetője? Büntetőjogilag — nem. Munkajogilag viszont felelősségre vonható lenne.

— A felszínes ellenőrzés szerintem nem véletlen, hanem tudatos — állítja Lánczos Péter. — Az ellenőrök, ha észreveszik a mulasztást, népszerűtlen intézkedésre kényszerülnek, esetenként felelősségre vonást kellene kezdeményezniük. Csakhogy a középvezetők is szívesebben adnak át jutalmat, pénzzel telt borítékot, dicsérő oklevelet, mint elmarasztalást. Ami pedig a korszerű technikát illeti: *gyakran megtéveszti az embereket, s ahelyett, hogy jól élnének vele, visszaélnek.* A technika ugyanis nemcsak nagyobb szellemi felkészültséget, tudást, szélesebb látókört kíván, hanem nagyobb felelősségérzetet, együttműködési készséget, kölcsönös megbecsülést is igényel. A legtökéletesebb technika is elromolhat, s amikor az embernek kell átvennie a szerepét, egyesek elbizonytalanodnak, ha dönteni kell, nem találnak rá a legjobb megoldásra. Az utasítások, az érvényes rendeletek sem nélkülözhetik az értelmesen gondolkozó embert.

— Miközben beszélgetünk, odakint szemerkél az eső, az országban helyenként köd van... előttünk a tél. A vasútüzem-biztonsági szakember miként tekint az előttünk álló időszakra?

— ... *A baleseti helyzet romlása aggodalomra késztet.* A vasutnál mindig tartanunk kell az ősztől, az időjárás romlásától, az évvégi ünnepek csúcsforgalmától. Ám ha közhely is: *elsősorban rajtunk múlik, hogy az ünnepek ünnepek maradjanak.* A vasút veszélyes üzem, de ennek nem törvényszerű kísérő jelensége a baleset. Az ipari munkához hasonlóan a baleset a vasútüzemi munka selejtje. S ha összességében a vasút fegyelme nem rosszabb is az országos szintnél, de minden a nagynyilvánosság előtt, az utasok szeme láttára történik. A vasúti munkának ma nincs társadalmi becsülete. Szükségszerű, hogy ebbe belenyugodjunk?...

Földes Tamás



A csomádi baleset utáni pillanat

Felmentés – kinevezés

Urbán Lajos közlekedés- és postaügyi minisztériumi államtitkár október 1-i hatállyal, érdemei elismerése mellett, nyugállományba vonulása alkalmából felmentette beosztásából *Tóth Lászlót*, az Utasellátó Vállalat főigazgatóját. Egyidejűleg *dr. Sebes Miklóst*, az MSZMP Budapesti Bizottsága gazdaságpolitikai osztályvezető-helyettesét a vállalat vezérigazgatójává nevezte ki.

Az eseményen jelen volt *Szemők Béla*, a vasutas-szakszervezet titkára, *Iványi Pál*, az MSZMP Budapesti Bizottságának gazdaságpolitikai osztályvezetője, *Murányi István*, az MSZMP V. kerületi bizottság titkára, *dr. Gellai Imre*, a Belkereskedelmi Minisztérium Vendéglátóipari főosztályvezetője. A vasutas-szakszervezet elnöksége nevében Szemők Béla méltatta a nyugalomba vonuló Tóth László munkásságát, a vállalat érdekében kifejtett tevékenységét. Dr. Sebes Miklós vezérigazgatónak pedig sok sikert kívánt felelősségteljes munkájához.

Csúcsforgalom a menetkedvezményben

180 ezer új arcképes igazolványt cserélnek az év végéig

Nagy munkában a budapesti igazgatóság menetkedvezményi dolgozói

A budapesti vasútigazgatóság menetkedvezményi irodájában valamennyi utas külföldi utazását nyilvántartják. Itt állítják ki a jegyeket azoknak a vasutasoknak, akik szabadságuk ideje alatt utazni akarnak Európában.

A tizenhat tagú csoport vezetője *Hoboth Lászlóné*, akitől a vasutasok nemzetközi utazási kedvezményéről érdeklődtünk.

— Jövőre lesz 10 éve annak, hogy a MÁV-ot felvették a FIP menetkedvezményi egyezségébe. Ez a MÁV-on kívül 28 nyugati országot, illetve 6 svájci magánvasutat érint; köztük *Angliát, Luxemburgot, Írországot, Portugáliát, NSZK-t, Dániát, Hollandiát, Olaszországot, Jugoszláviát, Norvégiát, Ausztriát, Spanyolországot, Svédországot, Belgiumot, Franciaországot, Finnországot*, hogy csak a legfontosabbakat említsem. Az egyezmény megkötése óta lényegesen egyszerűbbé vált a menetjegyekkel kapcsolatos ügyintézés, de ugyanakkor emelkedett az utazók száma is. *Az idén például 55 ezer külföldre szóló kedvezményt adtunk ki.* Ez azt jelenti, hogy minden harmadik vasutas utazott valahová Európában.

— *Ebben az évben a vasutasok és hozzátartozóik új arcképes igazolványt kapnak.* Október elseje, illetve december 31. között 180 ezer tényleges és nyugdíjas-igazolványt kell elkészíteni. Miért van szükség a cserére?

— Elavultak, megrongálódtak a régiek. Az új igazolvány formailag valamelyest eltér a régi arcképestől. Nyomdatechnikailag egyszerűbben előállítható. A fénykép helyén nincs fémlemez, amelyhez eddig a fotót rögzítettük. Az új igazolvány tehát olcsóbb lesz a réginél és kevesebb munkaidőráfordítással készíthető el. Ehhez azonban mindjárt hozzá is teszem, hogy ezt *a feladatot csak úgy tudjuk időre, vagyis december 31-re elvégezni, ha napi 10 órát dolgozunk.*

— *Ezután mi következik?*

— A jövő év elején kezdődik a féláru-igazolványok érvényesítése, amelyből — az eddigi rendelkezés szerint — 300 ezer vár ránk. Ezt a munkát március 31-ig kell elvégeznünk.

Séra Sándor

MEGJEGYEZZÜK

Hol itt az ésszerűség?

A minap hangos szóváltásra lettem figyelmes Vecsés állomáson. Néhány utas vitatkozott a forgalmistával, amiatt, hogy miért maradt ki a 2637-es Albertirsa—Budapest—Nyugati pályaudvar viszonylatban közlekedő személyvonat. A forgalmista hiába mondta, hogy a váróteremben ki van függesztve a menetrendváltozás, de ki az, aki tiszta ruhával bemerészkedik a Luca-széke módján felújítás alatt álló, malterral, porral, tégladarabokkal szennyezett állomás épületébe. Más választása nem lévén, a forgalmista a hangosbemondón át jó szándékúan közölte az utasokkal, hogy a 2637-es személyvonat szeptember 26-tól csak hétfői napokon közlekedik.

Erre a közlésre elszabadult a pokol. Az utasok nyomdafestéket nem tűrő szavak kíséretében kiabálták: *„ezt tudják maguk, meg a jegyek árát a duplájára emelni!"*

A forgalmista magyarázkodás helyett nyugodtan közölte: mindjárt itt a kiskunfélegyházi, azzal tudnak munkahelyükre eljutni.

A 727. sz. kiskunfélegyházi vonat valóban időben jött, azonban a kocsik ajtajait a zsúfoltságtól még kinyitni is alig lehetett. Ismét elkezdődött a *„vasút dicsérete"*, igaz nem éppen zsoltári hangon. Ez a „dicséret" a peronon is tovább tartott. *Őszintén szólva nem irigyeltem a vonatvezetőt, jegyvizsgálót, aki éppen a kocsinak ebben a végében volt, mert most ő volt az új célpont.*

Miután Kőbánya-Alsó megállóhelyen az utasok jelentős része leszállt, a jegyvizsgáló felém fordulva megjegyezte: — *A fene se érti hol itt az ésszerűség?* Az logikus, hogy *a gazdaságtalan járatokat meg kell szüntetni, de ne így!*

A naponta ingázók közlekedési lehetőségeit és kialakult szokásait nem szerencsés egyik napról a másikra megszüntetni. Különösen nem a Cegléd—Budapest közötti vonalon.

(Orosz)

A SZÉN RENESZÁNSZA

Ezeregyszáz irányvonat

Szergejt kérnek tartalékba + Miért nem üresek az „üres" kocsik? + Építkezik a brikettgyár + Összhang a kirendeltekkel

Beköszöntött újra a szén reneszánsza. Jól érzékeltetik ezt *Tatabánya-Felső* állomáson az idei fuvarozási adatok is. Elég ezek közül kiragadni, hogy ebben az évben — szeptember 30-ig — száztizenkilencezer tonnával több szenet raktak vagonba és szállítottak az ország különböző részeibe, mint a múlt esztendő azonos időszakában.

— Év végéig még jobban megugranak ezek a számok — mondja *Sztojka István* állomásfőnök-helyettes. — Míg az előző hónapokban csupán a felsőgallai brikettgyár rakodóvágányain napi 2200 tonna tojásszén került a vagonokba, az őszi hónapokban már 25 százalékkal többet kell elszállítanunk naponta. Hasonló a helyzet a szénosztályozón is. *Szeptember óta szombatonként, sőt esetenként vasárnap is három műszakban folyik a rakodás.* Általában 600—1000 tonnával több szenet küld naponta a bánya a felhasználókhoz.

A megnövekedett feladatok többek között azt követelik, hogy a vasutasok növeljék az irányvonatok számát, szorosan együttműködve a bányászattal, illetve a fogadó vállalatokkal.

— *Tavaly ezer irányvonatot indítottunk a szélrózsa minden irányába, az idén viszont 10 százalékkal többet terveztünk.* A megvalósításhoz már nem járunk messze, hiszen október első dekádjában nem sokkal maradunk el a tavalyi tényszám mögött — hangzik a tájékoztatás.

Az állomás dolgozóinak természetesen sok nehézséggel kell megbirkózniuk. Nem szólva az egyre kedvezőtlenebbé váló időjárásról, a krónikus létszámhiányról, *aggasztó az ide irányított üres K-szerelvények műszaki állapota.* Előfordul, hogy 50 kocsiból 15-öt javításba kell venni. Hátráltatja a folyamatos munkát az is, hogy a rakodásra beállított kocsik takarítatlanok.

— *Mázsa számra találunk bennük sódert, kavicsot, megannyi vasat, huzalokat, deszkát...* és tessék ezek után elképzelni, hogyan néznek ki nálunk a rakodóvágányok, ahol a kocsikat felírni, aggatni, bárcázni kell. *Lépten-nyomon fennáll a balesetveszély!*

Az áldatlan állapotokról személyesen is meggyőződtünk. A takarításra nincs személyzet, a következő vasárnapon is társadalmi munkásokra hárul ez a feladat. Ám hiába a jó szándék, az igyekezet, mert néhány nap elteltével mindig ugyanaz a helyzet. Megoldást véglegesen csak az hozna, ha a vasút egész területén nagyobb gondot fordítanának a kiürített vagonok visszavételére.

Tatabánya-Felső vasutasainak munkáját az is könnyítené, ha a két M44-es sorozatú tartalékmozdony egyikét *M62-es váltaná fel.* A kis teljesítményű dízel ugyanis mindössze 500 tonnát, 10—15 rakott kocsit képes kihúzni a brikettgyári vágányokról — tekintettel a pálya lejtviszonyaira —, viszont az M62-es könnyedén kirántja ennek akár a háromszorosát is. Annyit, amennyi megegyezik a vonattovábbító villamosmozdonyok terhelésével.

— A mozdonycserére már megkaptuk az ígéretet — újságolja Sztojka István.

Az pedig már nemcsak ígéret, hanem a megvalósulás időszakába érkezett, hogy jobb munkakörülmények között dolgozhatnak hamarosan a brikettgyárba kihelyezett raktárnokok és bárcázók. Ott a rakodás egész folyamata gyorsabb, korszerűbb lesz a javában tartó építkezések nyomán.

— *Jelenleg egy régi, düledező, közúti mérlegházban van a „rezidenciánk"* — mondja *Korsós Imréné* raktárnok. — *A vizet is távolról hordjuk, és lavorban mosdunk.* Az új helyiség birtokbavétele után remélhetőleg mindez rossz emlék lesz számunkra...

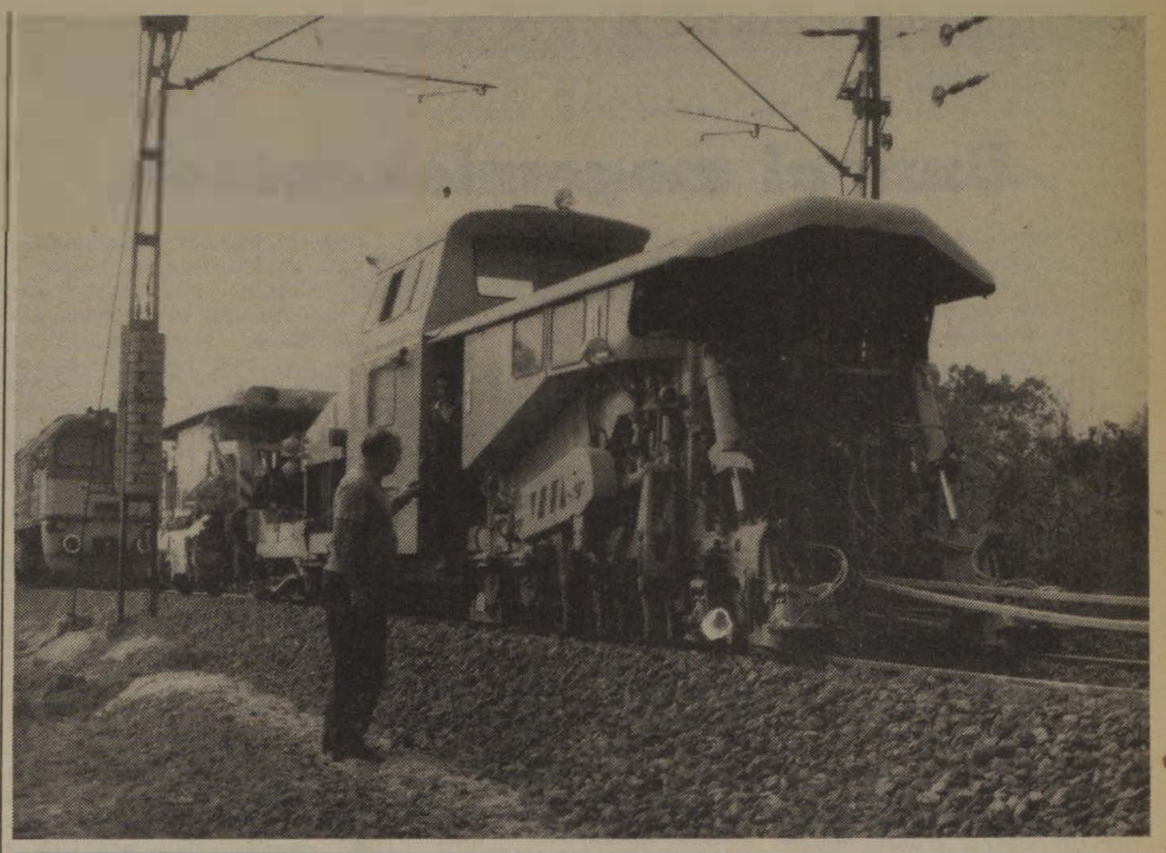
Korsósné egyébként több mint két évtizede az állomás dolgozója. A férje is 25 éve tagja a helyi törzsgárdának, jelenleg ő a térfőnök. Amint erről szót váltunk, *kiderült, hogy Tatabánya-Felsőn jól összeszokott, régi vasutasok alkotják a létszámot.* Az I-es tartalékmozdonynál dolgozó *Papp Mihály* tolatásvezetőre ugyanúgy érvényes ez a megállapítás, mint a II-esnél *Fábián Péterre* és beosztottaikra, illetve a többi munkakört betöltő, felelős posztra állított nőkre, férfiakra. Ebben a közösségben a Celldömölkről kirendelt kocsirendezőkre — például *Nagy Lászlóra, Varga Istvánra* — vagy a fiatal, nemrég felvett *Kasza Istvánra* sincs panasz.

— Jól beilleszkedtek nálunk, s elismerésre méltóan látják el felelősségteljes munkájukat — így hangzik a róluk kialakított vezetői vélemény.

A helytállás dicséretével tulajdonképpen nem kanyarodtunk el az „eredeti" témánktól, vagyis a szén reneszánszának beköszöntével együttjáró feladatok áttekintésétől. A téli tüzelő, a lakások és ipari kazánok értékes fűtőanyaga, a bányák terméke csak akkor jut el egyre növekvő mennyiségben és pontos időben rendeltetési helyére, ha az itt tapasztalható odaadással dolgoznak mindenütt a vasutasok.

Séra Sándor

— **Vidd hírül galambocskám, hogy fél óra késéssel érkezik a vonat** (Kesztyűs Ferenc rajza)



Jó ütemben halad a Budapest—Záhony vasútvonalon a sínpálya felújítása. Karcag térségében napi 12 órát dolgoznak a pályafenntartók. A pályafelújítás legnehezebb munkáját korszerű ágyazatrostáló gép végzi (MTI fotó: Csikos Ferenc)

Számítógépek az üzemvitel irányításában

ORSZÁGOS KONFERENCIA SZEGEDEN A KTE RENDEZÉSÉBEN

A MÁV egyike azoknak a vállalatoknak, amelyek következetesen törekednek arra, hogy mindig a kor műszaki és szellemi színvonalának megfelelően alkalmazzák a számítástechnikai berendezéseket információfeldolgozási feladataikhoz. A vasúti áruszállítással szemben támasztott növekvő követelmények kielégítése iránti igény — párhuzamosan a hatékonyság növelésében és a jobb munkaerő-felhasználásban jelentkező elvásárokkal — előtérbe helyezi az üzemi technológiák javítását, a szállításszervezés fokozását. A számítástechnika belépése a vasúti üzemvitel, a közvetlen szállítási tevékenység szolgálatába az 1970-es években kezdődött meg a korszerű távadatfeldolgozó számítógépes rendszerek kialakításával. A megfogalmazott célkitűzések összhangban vannak a Minisztertanács 1981. áprilisi határozatával, amely a számítástechnikai központi fejlesztési programnak a hatodik ötéves tervidőszakra vonatkozó irányelveit hagyta jóvá.

Az e területen elért eredményekről és a soron levő feladatok megvitatásáról volt szó azon az országos tanácskozáson, amelyet a Közlekedéstudományi Egyesület szegedi szervezetének rendezésében, *szeptember 23-án tartottak Szegeden, a Technika Házában.* A számítógépek alkalmazása a vasúti üzemvitel irányításában című országos konferenciát *Lovász Lázár* vasútigazgató, a KTE szegedi szervezetének elnöke nyitotta meg. A konferencián megjelent *Berta István,* a szegedi városi pártbizottság titkára, és *dr. Győrffy László,* a Csongrád megyei Pártbizottság osztályvezető-helyettese.

Mikroszámítógép Kelebia állomáson

Lovász Lázár megnyitó beszédében kiemelte a számítástechnika alkalmazásának fontosságát, a vasúti üzemvitel irányításában játszott szerepét. Hangsúlyozta, hogy a szegedi vasútigazgatóság élen jár a számítástechnikai feladatok kidolgozásában, és azok gyakorlatban történt alkalmazásában. Az országban elsőként itt indították el kísérleti jelleggel a határállomási kocsiadatok operatív feldolgozását. *Két éve Kelebia határállomásra telepítettek egy mikrószámítógépet,* mely a központi határforgalmi információs rendszer feladatainak ellátása mellett a helyi üzemi folyamatokat is korszerűsítette. Ma már gépi uton készülnek el a kocsikimutatások, a táblázatos vonatelemzések és az induló tehervonatok vonatterhelési kimutatásai. *Jövőre pedig már Békéscsabán, a rendezőpályaudvari munkát segíti egy miniszámítógép.*

A megnyitó előadást követően a jelenlevő mintegy 150 számítástechnikai szakember három plenáris előadást, majd ezt követően három szekcióban további 24 előadást hallhatott.

Elképzelések és lehetőségek

Perei József, a MÁV Számítástechnikai Üzem igazgatója a VI. ötéves terv számítástechnikai feladatairól szóló előadásában hangsúlyozta, hogy a MÁV koncepciója végső célként egy magas szinten automatizált, minden összetevőjében és működési szintjén összehangoltan funkcionáló központi szállításirányítási rendszer fokozatos kiépítését határozta meg. Részben általános szervezési, részben pedig anyagi, pénzügyi okok is közrejátszanak abban, hogy a szállításirányítási rendszer nem egy időben realizálódó fejlesztésként, hanem az egyes alrendszereinek fokozatos megvalósításával jellemezhető folyamatként határoz meg feladatokat a MÁV egész számítástechnikai szervezete, ezen belül elsősorban a MÁV Számítástechnikai üzem dolgozói számára. Ez az elvárás tükröződik azokban az elképzelésekben is, amelyek szerint a VI. ötéves tervben célul tűzték ki, hogy — a lehetőségek figyelembevételével — megkezdik újabb, a vasúti operatív irányító és végrehajtó tevékenységét, az üzemviteli munka nagyobb hatékonyságát elősegítő üzemirányítási rendszerek kidolgozását és bevezetését. Az előadó ezt követően részletesen ismertette a határforgalmi információs rendszer, a záhonyi automatizált információs rendszer, valamint a rendező-pályaudvari folyamatok korszerű irányítását elősegítő számítógépes rendszerek jelentőségét. Befejezésül elmondotta, hogy a MÁV számítástechnikai lehetőségei adottak, vagyis a számítógépek elöregedtek, emiatt megbízható üzemeltetésük csak igen nagy nehézségek árán biztosítható. *Ezért fokozatosan áttérnek a fejlettebb, magasabb műszaki színvonalat képviselő technológiákra, a csoportos adatrögzítő, mágneses adatrögzítő gépek alkalmazására.*

Újabb adatrögzítőket helyeznek üzembe

A VI. ötéves tervben mágnesszalagos, csoportos adatrögzítő berendezéseket szereznek be, és állítanak üzembe Budapesten és a területi üzemegységeknél. A záhonyi berendezésekhez hasonlóan, most is a lengyel MERA-céggel kötöttek szerződést az adatrögzítők szállítására, amelyeket a közeljövőben *Miskolcon, Szegeden* és *Pécsett,* majd a későbbiekben *Szombathelyen* és *Debrecenben* állítanak üzembe.

Egri István, az üzemviteli szakosztály vezetője az üzemviteli információs rendszer korszerűsítésével szemben támasztott követelményekről szólt.

Az elméleti kérdések megvitatása mellett a konferencia részvevőinek alkalmuk volt a helyszínen megrendezett kiállítás és üzemeltetési bemutató megtekintésére is.

G. J.

Nagy dolog a vasút, fiam...

Így mondta a nagyapám karikát kergető gyermekkoromban, és nyomatékkal újra megismételte, igen nagy dolog...

Én is éreztem ezt, hiszen akkoribban mozgó gépet ritkán látott a falusi gyerek és a sistergő, füstöt, szikrát pöfögő mozdony valóságos csodának tűnt. A robogó vonaton való utazás meg olyasfajta álom volt, mint egy mai fiúcskának rakétába ülni.

Ha a jövőmről esett szó, természetesen masiniszta szerettem volna lenni, no meg vendég. Ez utóbbi azért, mert édesanyám a vendégeknek mindig palacsintát sütött.

No de a vasút.

Egyik nyár végi napon — vagy inkább kora reggel — nagyapám a falunktól 15 kilométerre lévő Szerencsre készült, a kisasszonynapi vásárra. Tehenet akart venni. Amikor tarisznyázott az útra, már én is ott sündörögtem körülötte, s ha nem visz magával, egy világ dőlt volna össze bennem.

Persze, hogy vitt. De csalódásomra nem vonattal, hanem az apostolok lován, vagyis gyalogosan érkeztünk a vásárra.

Panaszoltam is az öregnek az úton:

— Ne mondja már nekem, hogy ilyen meg olyan nagy dolog az a vasút, ha nekünk meg messzire is gyalogolni kell.

— Attól még nagy lehet — így a nagyapám — csakhogy drága és a magunkfajta szegény ember akkor ülhet rá, ha legalább az Óceánig akar utazni.

Akkor már ötödik osztályos voltam és némi fogalmam volt arról, hogy merre van az Óceán, így kételkedve kérdeztem:

— Hát a vonat a tengerig is el tud menni?

— Országokon át a tenger partjáig igen — így az öreg, mire én mindjárt rávágtam, hogy akkor egyszer odáig el kéne menni.

— Csacsiságot szólsz fiam — mosolygott nagyapám, majd így folytatta: — Ha nem sikerül tehenet venni, visszafelé már nem csapjuk a port.

Ez azt jelentette, hogy mégiscsak felülünk a vonatra, amin én már egyszer utaztam, de az első izgalom annyira lebénított, hogy a vonat ablakából mást sem láttam, csak rohanó fákat, meg sürgönyoszlopokat. Dehát persze ez is csodálatos volt.

Izgultam hát, hogy nagyapám ne találjon kedvére való tehenet a vásárban. Most a színes forgatag, a bazárosok millió portékái sem ámítottak. Csak az járt az eszemben, hogy mikor ülhetünk már fel arra a vonatra.

Hiába izgultam, az öregnek délfelé sikerült tehenet venni és azt mondta:

— Na látod, ezzel a jószággal nem ülhetünk fel a vonatra.

— De én láttam — mondtam majdhogynem sírva —, hogy a vagonokban állatokat is szállítanak.

— Szállítanak, de nem egyet — magyarázta nagyapám —, meg amit vasúton szállítanak, azok messzire mennek.

Jobb lett volna, ha én is egy világgá menő marhává változom, dehát csak ballagtam az öreg vezette tehén után csüggedten, aztán úgy Zombor felé közeledve csak odavágtam a nagyapámnak megint:

— Nekem aztán többet igazán ne mondja, hogy ilyen meg olyan dolog a vasút.

Megállt, hosszan nézett és láthatta elkeseredett ábrázatom, hát azt mondta:

— Na jó. Az állomásnál megitatjuk a tehenet.

Sokra megyek vele. Duzzogtam magamban és legszívesebben elzavartam volna, különösen amikor nagyapám az itatás után kezembe nyomta a tehén kötelét s bement az állomás épületébe.

Ám amikor visszajött, egészen más világ borult rám.

— Ehun a bilét — nyomta a kezembe a vonatjegyet — jól vigyázz rá. Aztán magadra is, amikor fel- és leszállsz arra a vonatra.

Forgott velem a világ. Azt hittem, hogy azonnal szárnyra kelek és röpködök mint a madár. Aztán azt éreztem, hogy az én nagyapám mégis csak a világ legjobb embere.

Ő meg lassan elindult, aztán visszafordulva felém kiáltott:

— Nagyanyádnak meg mond meg, hogy finom vacsorát készítsen.

Értettem is én, hogy mit mond. Csak álltam ott a szomszéd falu állomásának a peronján, kezemben a bilétával vártam a vonatot.

Soha életemben még olyan boldog várakozást. Amikor meg felszálltam, mintha egyenesen a mennyországba röpített volna az a vonat.

Csak az volt a baj, hogy jószerint már ki sem bámészkodhattam magam az ablakon, már le is kellett szállnom.

Nagyanyám csak összecsapta a kezét:

— Hát nagyapádat meg hol hagytad?

— Vezeti a tehenet és üzeni, hogy finom vacsorát készítsen neki.

— És te? Tán szekérre kapaszkodtál?

— Én vonaton jöttem haza — jelentettem ki nagy büszkén és csak úgy áradt belőlem a nagy élmény.

Már sötétedett, amikor nagyapám is hazaérkezett.

— Na, fiam?

— Igaza volt nagyapám — mondtam boldogan — mert csakúgyan igen nagy dolog a vasút, hiszen én már 4 órája, hogy itthon vagyok...

Dávid József

A fegyveres erők napja alkalmából

Ünnepi megemlékezések, kitüntetések

Az eddigi hagyományokhoz híven a MÁV különböző szolgálati helyein is ünnepséget rendeztek szeptember 29-én, a fegyveres erők napja alkalmából. Ezen a napon köszöntötték a vasutas munkásőröket, önkéntes határőröket és rendőröket, valamint az MHSZ aktivistáit. Az alábbiakban tudósítóink számolnak be a különböző csomópontokon rendezett ünnepségekről.

Szeged

A fegyveres erők napja alkalmából a szegedi igazgatóság MHSZ-klubjai szeptember 29-én ünnepséget rendeztek Szegeden, a vasutas művelődési házban. *Szabó Gyula*, a dr. Münnich Ferenc Tartalékos Honvédelmi Klub titkára köszöntötte a megjelenteket, köztük *dr. Gurka Zoltán* alezredest, a Csongrád megyei Hadkiegészítési és Területvédelmi Parancsnokság helyettes vezetőjét, *Kiss Ferencet*, az MHSZ Szeged városi vezetőségének képviselőjét, és az ünnepség valamennyi részvevőjét, majd *Gádzser József*, a klub elnöke mondott ünnepi beszédet.

Ezt követően *Lovász Lázár* vasútigazgató kitüntetéseket adott át. Honvédelmi Érdemérem 25 év után kitüntetést kapott *Gazsi Lajosné*, a Katonai Osztály ügyintézője, *Balázsfi Ferenc*, a szegedi üzemfőnökség ügyintézője, *Gajda György*, a kiskunhalasi üzemfőnökség szb-titkára és *Szabics István*, a kecskeméti pályafenntartási főnökség vezetője.

A Honvédelmi Emlékérem 10 év után kitüntetést *Lóki Béla*, a szegedi üzemfőnökség vezetője vette át. Az MHSZ Kiváló Munkáért arany fokozatát *Dorogi Péter*, a 4. Katonai Szállítási Igazgatóság diszpécsere, Vezérigazgatói Dicséretet *Füle Antal*, a Katonai Osztály csoportvezetője kapott. Kiemelkedő honvédelmi és munkásőri tevékenységük elismeréseként 145-en pénzjutalomban részesültek.

Az ünnepség második részében a művelődési ház gyermektánccsoportja és kamara fúvószenekara szórakoztatta a nagy létszámú közönséget.

G. J.

Nyugati csomópont

Az MHSZ Budapest VI. kerületi szervezete szeptember 27-én a Nyugati csomópont kultúrtermében emlékezett meg a fegyveres erők napjáról. Az ünnepség szónoka *Miklós Imre* államtitkár volt. Az elnökségben — a helyi párt, gazdasági, társadalmi és tömegszervezetek képviselői mellett — helyet foglalt *Kacsó Ferenc*, az MHSZ budapesti titkára, *Méreg Tivadar* a VI. kerület tanácselnöke, *Borsányi György*, a VI. kerületi munkásőregység parancsnoka, *Dénes Andorné*, a KISZ-bizottság titkára, *Rétmezei József* MHSZ-titkár és *Horváth András*, a VI. kerületi rendőrkapitányság bűnügyi osztályának vezetője.

Az ünnepi megemlékezés alkalmából 37-en részesültek magasabb MHSZ-elismerésben. Közöttük *Köncöl János*, a Nyugati üzemfőnökség vezető mérnöke, aki a helyi honvédelmi klub agit-prop. felelőseként az MHSZ budapesti titkára elismerő oklevelét érdemelte ki, több évi kiemelkedő honvédelmi szervező és nevelő munkásságáért.

Másnap a Nyugati körzeti üzemfőnökség munkásőrei, MHSZ-tagjai, rendészei és tűzoltói külön is megemlékeztek a fegyveres erők napjáról. Ezúttal *Sági Istvánné*, a csomópont pb-titkára mondott ünnepi beszédet. Többek között méltatta a csomópont két vasutas munkásőrszakaszának folyamatos és példás helytállását.

Az MHSZ helyi honvédelmi klubja pedig szeptember 29-én szervezett és rendezett légpuskalövészeti és akadályversenyt a Hármashatár-hegyen, a fővárosi Bokányi Dezső általános iskola százötven tanulójának a részvételével.

(M. L. P.)

Békéscsaba

Ünnepélyes keretek között köszöntötték szeptember 30-án Békéscsabán a vasutas munkásőröket, önkéntes határőröket és rendőröket, valamint az MHSZ-aktivistákat.

A vasutas művelődési házban rendezett ünnepségen *Valkó Pál* körzeti üzemfőnök mondott köszöntőt. Külön kiemelte a munkásőrök fegyelmezett munkáját és a családtagok támogatását, akik biztosítják a nyugodt hátteret a szolgálat ellátásához.

Az önkéntes határőrök országhatáraink védelmében, az önkéntes rendőrök a közrend fenntartásában, az MHSZ-aktivisták a szövetség munkájában való részvétellel segítik a fegyveres szervezetek, alakulatok, testületek mindennapi tevékenységét.

A fegyveres erők napja ünnepség befejezéseként a szakszolgálatok vezetői pénzjutalmat adtak át a kiemelkedő honvédelmi munkát végző vasutas dolgozóknak.

Zacharidesz Jánosné

Miskolc

A miskolci körzeti üzemfőnökség gazdasági és társadalmi szervei szeptember 27-én ünnepséget rendeztek a fegyveres erők napja alkalmából. A körzeti üzemfőnökség 81 olyan dolgozóját köszöntötték, akik a szolgálat ellátása mellett az MHSZ-ben, illetve a munkásőrségben fejtenek ki társadalmi munkát.

Az ünnepségen megjelent *Makkai László*, a vasutas üzemi pártbizottság titkára, valamint a városi MHSZ és a munkásőrség parancsnokságának képviselője.

Az ünnepi beszédet *Bodolai István*, a körzeti üzemfőnökség pártvezetőségének titkára tartotta. Ezután a munkásőröknek, valamint az MHSZ-aktivistáknak pénzjutalmat adtak át.

Sepsi Gyula

Landler járműjavító

A Landler Jenő MÁV Járműjavító Üzem MHSZ-lövészklubjának csapata rendszeresen rendez lövészversenyeket. Az idén több versenyen vettek részt és jó helyezéseket értek el.

A vasúti főosztály MHSZ Honvédelmi Klubja szervezésében lezajlott vasutas-lövészkupaversenyen *a Landler férficsapata első, a női harmadik helyezést ért el.* Férfi egyéniben második, női egyéniben első, a KISZ-csapatban második, egyéniben harmadik helyezést értek el.

Szocialista brigádok lövészversenyén a kerületi és a budapesti döntőben az első helyet szerezték meg.

A fegyveres erők napja tiszteletére rendezett tartalékos hadifegyver lövészeten a budapesti döntőben, géppisztoly egyéniben *Esztergályos István* az első helyen végzett.

Önkéntes vasutas határőrök

Az ország határainak védelme egyetlen magyar állampolgár számára sem lehet közömbös. Akik pedig a „vasútvonalakat" vigyázzák, teszik azt hivatásból, a honvédelmi törvények által rendelt kötelességből, vagy éppen „csak" egyszerű kötelességérzetből. Itt most az utóbbiakról, a komáromi állomás önkéntes határőreiről lesz szó.

— Milyen megfontolásból és mikor alakították meg a helyi önkéntes csoportot? — kérdezem *Bobek János* határőrszázadostól.

— A BM-nek régi kezdeményezése, hogy a lakosságot bevonják a közrend védelmezésébe. A cél itt is hasonló volt, nevezetesen az, hogy meghatározott létszámú, megbízható, főleg vasutasokból álló csoport segítse a határőrség munkáját. A vasutasok azért kerültek előtérbe, mert velük eddig is szoros kapcsolatot tartottunk fenn, másrészt tudtuk, hogy a környéken, a hatalmas kiterjedésű pályaudvaron ők rendelkeznek a legnagyobb helyismerettel. 1976-ban kezdtük az első önkéntesek beszervezését. *Nagyszámú jelentkezőből választottunk ki egy 38 tagú gárdát.* Tagjainak esküt kellett tenniök, igazolványt, jelvényt, karszalagot kaptak. Igazoltatási és előállítási jogokkal ruháztuk föl őket. Segítettek a határon túlról érkező, a kifelé induló vonatok, hajók biztosításánál, járőrözésnél. Sajnos — és ezt nem akarjuk elhallgatni — a kemény szolgálatok sokuknál lelohasztották a kezdeti lelkesedést, *a harmincnyolcból mostanra hatan maradtak, és ez egyben legyen is ennek a hat embernek a dicsérete.* Nem bánjuk különösebben a lemorzsolódást, ki kellett alakulnia az összetartó, erős magnak, amely köré lehet építeni, mert azért természetesen foglalkozunk a csoportbővítés gondolatával is.

— Melyek a feltételei az önkéntes határőrtagságnak?

— A normák szigorúak, hiszen a jogok visszaélésre is adhatnak lehetőséget. Feltétel a politikai megbízhatóság, ezzel a büntetlen előélet, a becsületesen végzett hétköznapi munka, de ide tartozik még a rendezett családi élet is. Igyekeztünk és igyekszünk alaposan megismerni minden jelentkezőt, kikérjük önkénteseink véleményét is az illetőről. Már nem egy esetben az ő szavuk döntött. Ebben a kérdésben nem ismernek tréfát és nem akárkit fogadnak maguk közé.

— Lehet, hogy túl akkurátusak vagyunk —, folytatja *Tóth Ferenc*, az önkéntes határőrök parancsnoka, társai, *Ézsöl József* és *Tomozi László* helyeslő bólogatásától kísérve. — De kevés híján a saját kárunkon tanultuk meg: *a bizalmat nem lehet kétmarokkal szórni.* Mekkora égés lett volna ránk nézve, ha az egyik aspiránsot már mint önkéntes határőrt viszi el a rendőrség, lopásért.

Kapnak-e a tagok valamiféle kiképzést, továbbképzést? — fordulok most *Timár István* századoshoz, a komáromi FEP politikai tisztjéhez.

— Igen, évente egyszer két-három napra összehívjuk a csoportot. Ilyenkor tüzetesen elemezzük az elmúlt időszak legfontosabb nemzetközi és hazai eseményeit. Előkerül a szabályzat is, mert azt mondanom sem kell, hogy az önkéntesek nagyon szigorú keretek között végzik a szolgálatukat.

— Havonta hány óra a kötelező szolgálat?

— *Négy óra lenne, a fiúk azonban rendszeresen ennek három-négyszeresét teljesítik.*

— Amellett, hogy szívesen tesszük, bizonyos kényszerhelyzetben is vagyunk — veszi át a szót ismét Tóth Ferenc. — A határőrkerületek között élénk verseny folyik, mi ebben a nyugatiakkal szemben már eleve hátrányban vagyunk. Ott mások a viszonyok, az önkéntesek egyrésze erdészekből, vadőrökből áll, könnyen feltűnik az idegen arc. Nekünk a város tömegéből kell kiszűrnünk a gyanús elemeket, ez pedig a hivatásosoknak is csak akkor szokott sikerülni, amikor a határsértés már tényszerű. *A nyugati „kerítés" mellett gyakoriak az elfogások.* Ők ezért egyenként húsz pontot kapnak. Nekünk ugyanennyiért legalább 13 órát kell teljesítenünk.

— Milyen elismerést kaphatnak az önkéntesek? — Újra Bobek százados válaszol.

— A szolgálatok végzéséről napló készül. Ennek értékelése után születik meg az elismerés formája. A komáromiak elérték a legmagasabbat, a körzetparancsnoki dicséretet. Emellett rendszeresen kapnak pénz és tárgyjutalmakat. Én a magam és a hivatásos állomány nevében mondhatom, jó velük együtt dolgozni, megbízunk bennük, tudjuk, bármikor, bármilyen helyzetben számíthatunk rájuk.

Tóth Zoltán

Tűzoltók versenye Kiskunhalason

Szeptember 23-án a kiskunhalasi vasúti csomóponton rendezték a szegedi igazgatóság tűzoltóegységeinek vetélkedőjét. *Vésztő, Szentes, Békéscsaba, Szeged, Kecskemét,* és *Kiskunhalas* körzeti üzemfőnökségeinek csapatai elméleti és gyakorlati vizsgán mérték össze tudásukat. Két kategóriában kismotorfecskendő-szerelésben 4-4 csapat versenyzett.

Az elméleti vetélkedésre a művelődési házban került sor. A verseny a városi sporttelepen folytatódott. A csapatok munkáját, eredményeit *Kovács János*, a MÁV Vezérigazgatóság tűzvédelmi vezetője értékelte. *Az első helyezést mindkét kategóriában a kiskunhalasi körzeti üzemfőnökség csapatai nyerték.* A második a szentesi csapat lett.

Az ünnepélyes eredményhirdetésen a több évtizede kiváló munkát végző szakembereket elismerésben részesítették. Hárman igazgatói dicséretben részesültek. A Tűzbiztonsági Érem bronz fokozatát *dr. Tarjány Lajos* tűzoltó alezredes, a Bács-Kiskun megyei tűzoltóság parancsnoka adta át *Zsolnai Mihálynak*, Kiskunfélegyháza állomás tűzvédelmi ügyintézőjének. Megyei parancsnoki dicséretben részesítette *Ancsin Jánost*, a kiskunhalasi pft főnökség tűzvédelmi ügyintézőjét. Kiváló dolgozó kitüntetést kapott *Tóth Tibor* tűzvédelmi felügyelő.

Kihelyezett általános iskola

A miskolci igazgatóság személyzeti csoportja szeptember 15-ével *kihelyezett általános iskolai osztályokat indított*, azzal a céllal, hogy lehetőséget biztosítsanak azoknak a dolgozóknak az általános iskola elvégzésére, akiknek korábban nem volt erre lehetőségük.

A kihelyezett általános iskolának az oktatási főnökség adott otthont, de jelentős segítséget nyújt a vasutas dolgozók Vörösmarty művelődési háza is, amely történelmi előadásokkal, valamint múzeumlátogatás megszervezésével járul hozzá az iskola sikeres elvégzéséhez.

Sepsi Gyula
mozdonyvezető

Az információban kérdezték

Az illetékesek válaszolnak

Az elmúlt hetekben az információs jelentésekben a vasutasdolgozókat foglalkoztató több közérdekű kérdés érkezett a Vasutasok Szakszervezetébe. Ezekre az illetékesektől kapott tájékoztatás alapján válaszolunk.

Mi az oka annak, hogy a V 43. sorozatú mozdonyok vezetőállásain a zajszint növekedett? Miért szüntetik meg e mozdonyokon a padlószigetelést?

A vasutasszakszervezet munka- és környezetvédelmi osztály megvizsgálta az ország különböző helyeiről érkezett jelzéseket. Megállapításuk szerint *valóban nőtt a zajszint a V 43-as mozdonyok vezetőállásain.* Ennek oka azonban nem a padlószigetelés javítás utáni eltávolítása volt, hanem az, hogy a javítóüzemek az alkatrészhiány miatt a mozdonyok üzemének biztosítása érdekében kénytelenek voltak kopott, utáncsiszolt hajtóműfogaskerekeket is visszaszerelni. Az így javított mozdonyok vezetőállásain végzett zajszintmérések azonban bizonyítják, hogy ezeken a vontató járműveken sem kell a mozdonyszemélyzet halláskárosodásával számolni.

Természetesen ezt a problémát sem a vasúti főosztály gépészeti és járműfenntartási szakosztálya, sem a Vasutasok Szakszervezete nem tekinti megoldottnak, lezártnak. *Sikerült az iparnál elérni, hogy a fogaskerekek gyártásának egyes részműveleteiben a MÁV is részt vesz, annak érdekében, hogy a jövőben nagyobb mennyiségű hajtóműfogaskereket kapjon.* Ezek felhasználásával a szükségből beépített hajtóműelemeket folyamatosan lecserélik. Ezáltal a V 43-asok vezetőállásán a zajszint a korábbi értékre csökken. Lényeges javulás azonban a járműjavítói kapacitás és az alkatrészbeszerzés függvényében csak egy év múlva várható.

Miért akadozik a munkavédelmi sisakkal való ellátás?

A védősisakot a beérkezett igények alapján a MÜART forgalmazza. Az ellátási problémák ismeretében telefonon és levélben többször felkerestük a forgalmazót. Válaszuk szerint a sisakellátás zökkenői import alapanyaghiányra vezethetők vissza, melynek megszüntetésére intézkedés történt. Meg kell jegyezni, hogy a fejvédő sisakot — jól lehet élettartamuk korlátlan, elhasználódási idejük nincs —, *függetlenül az élettartamuktól azonnal ki kell cserélni, ha a betét vagy a sisakhéj külső behatás során látható sérülést szenvedett.*

A vasúti főosztály 1982. júliusban kiadott távirati rendelkezése is hasonló tartalmú, melynek betartását és ellenőrzését mindenütt meg kell követelni.

Miért nem kapnak az építési főnökségeken az alfizetők pénzkezelési pótlékot?

Ebben a pótlékban csak a rendszeresen pénzkezelést végző dolgozók részesülhetnek, amit a kollektív szerződés 1982. évi módosításával kapcsolatban kiadott „Tájékoztató" B/19. pontja is egyértelműen rögzít.

A kollektív szerződés 56. § 5. pontja egyébként *nemcsak az építési főnökségek, hanem minden szolgálati hely alfizetőit is kizárja a pótlékból,* mivel az nem jár naponkénti, rendszeres pénzkezeléssel és ebből adódóan hiánnyal sem.

Kik kaphatják meg a vasútvonalak melletti szolgálati lakásokat? Bővítik-e a szolgálati lakásra jogosító munkakörök számát?

A MÁV Lakásügyi Utasításban szabályozott alapelvek szerint a vasútvonalak melletti, kisajátítási határon belül lévő szolgálati lakásokat olyan tényleges, szolgálatot ellátó vasutas dolgozó elhelyezésére szabad felhasználni, akiknek az üzemi területen történő letelepítéséhez fontos vasútüzemi érdek fűződik. Ennek megfelelően a szolgálati lakásokat elsősorban azok a dolgozók kapják, akik a folyamatos üzemvitel ellátásában, rendkívüli események, elemi károk, balesetek elhárításában, illetve a helyreállításban részt vesznek. Az utasítás 18. § 3. bekezdése, az előfeltételek figyelembevételével a végrehajtó szolgálatnál szakmunkás munkakörben foglalkoztatott dolgozók részére is lehetővé teszi a szolgálati lakás kiutalását.

Csapatzászló a szabolcsi rendőröknek

A MÁV Záhonyi Üzemigazgatósága a több évi jó kapcsolat elismeréseként, a fegyveres erők napja alkalmából *csapatzászlót adományozott* a Szabolcs-Szatmár megyei Rendőr-főkapitányság személyi állományának. A szeptember 28-án megtartott ünnepségen megjelent *dr. Péter János* vezérőrnagy, belügyminiszterhelyettes, *dr. Tar Imre*, a megyei pártbizottság első titkára, *Urbán Sándor*, a MÁV vezérigazgató-helyettese.

A belügyminiszter díszparancsának ismertetése után *Rigó Zoltán* üzemigazgató beszélt arról a kapcsolatról, amely a rendőrséget a vasutasokkal összeköti. Többek között elmondta:

— *Szimbólum és egyben eredmény ez a csapatzászló. Szimbólum és méltó kifejezése munkásosztályunk, egész dolgozó népünk, valamint népi rendőrségünk összetartozásának és a közös céljaink érdekében végzett munkának.*

Az átrakókörzetben folyó tevékenység után említette:

— *A Szabolcs-Szatmár megyei rendőri szervek és az üzemigazgatóság munkakapcsolatának ma már hagyományai vannak.* Az elszállított áruk és eszközeink védelme érdekében hoztuk létre a polgári fegyveres őrségünket. E szervezetünk munkája közvetlenül kapcsolódik a rendőrség munkájához, személyi állományának kiképzéséhez, továbbképzéséhez pedig pótolhatatlan segítséget kaptunk Önöktől. Körültekintő s rendszeres konzultáción alapuló kapcsolatunk van a helyi állambiztonsági feladatok megoldásában. Területünkön önkéntes rendőri csoport működik eredményesen. Sokoldalú s a teljesség igénye nélkül említett együttes munkánk fontos eredményének tartjuk, hogy üzemünk területén a közbiztonság javuló, az elkövetett bűncselekmények száma pedig csökkenő tendenciát mutat.

A csapatzászlót *Gulácsi Sándor* rendőr ezredes, megyei főkapitány vette át, s mondott érte köszönetet. Ezután a csapatzászlóra a megyei üzemek, intézmények szalagot kötöttek. Az üzemigazgatóság nevében *Gerőcs István*, az üzemi pártbizottság titkára kötötte fel a szalagot.

L. B.

A csapatzászló átadásának ünnepélyes pillanata

NEMZETKÖZI KAPCSOLATAINK

Tanulmányi delegáció Svédországból

Koszorús Ferenc főtitkár tájékoztatja a svéd delegációt

A svéd állami alkalmazottak szakszervezete vasutas részlegének kéttagú tanulmányi delegációja szeptember 26-tól október 2-ig tartózkodott hazánkban. A svéd szakszervezet két vezető munkatársa, *Ake Backlund* és *Kjell Sevefjord* szeptember 27-én látogatott el szakszervezetünk székházába, ahol *Koszorús Ferenc* főtitkár fogadta a vendégeket. A főtitkár értékelte a szakszervezeteink közötti együttműködés alakulását és a kétoldalú kapcsolatok mélyítésének lehetőségét. Rámutatott arra, hogy a nemzetközi szakszervezeti mozgalom megosztottságát a tőkések alaposan kihasználják. A szakszervezeteket, ha valóban munkásérdekeket képviselnek, nem választhatják el ideológiai ellentétek. Éppen a szakszervezeti mozgalom az a közeg, ahol a különböző társadalmi rendszerben élők megtalálhatják azokat a szálakat, amely összeköti őket.

Vendégeink kifejezték egyetértésüket az elhangzottakkal, majd tájékoztatót adtak országuk gazdasági és belpolitikai helyzetéről és a legutóbbi parlamenti választások eredményeiről.

JUBILEUMI MEGEMLÉKEZÉS BÉCSBEN

90 éves az osztrák vasutas-szakszervezet

A magyar vasutasok üdvözletét Koszorús Ferenc főtitkár tolmácsolta

Bensőséges hangulatú ünnepségen, számos külföldi vendég jelenlétében emlékeztek meg Bécsben az osztrák vasutas szakszervezet fennállásának 90. évfordulójáról. Az október 1-én megtartott emlékünnepségen szakszervezetünk képviseletében megjelent *Koszorus Ferenc* főtitkár és *dr. Fehérvári László*, az elnökség tagja.

Az ünnepséget követő fogadáson Koszorus Ferenc főtitkár meleg szavakkal emlékezett meg a szakszervezeteink közötti baráti kapcsolatról s átadta a magyar vasutasok üdvözletét osztrák kollégáiknak.

Ausztriában a XIX. század második felében alakultak meg a szakmai szakszervezetek. A mai vasutas-szakszervezet elődje, az *„Ausztriai Közlekedési Dolgozók Szakmai és Támogató Egyesülete”* 1892. április 2-án Wien—Brigittenauban 65 közlekedési dolgozó közreműködésével alakult meg. Napjainkban ez a szervezet 120 ezres taglétszámú. A vasutasság helyzetének alakulását nemcsak létszámának növekedése befolyásolta, hanem az a körülmény is, hogy a hajdani gőzvontatású, monopolhelyzetben levő vasútból korszerű, a természeti környezetet kímélő közlekedési ág lett. *Az eltelt kilenc évtized alatt az osztrák vasút figyelemre méltó technikai fejlődésen ment keresztül, amelyhez nagyban hozzájárult a vasutasok áldozatos munkája és üzemük iránti elkötelezettsége.*

Az osztrák vasutasok és szervezetük hosszú, nehézségekkel teli, gyakran kemény harcok által fémjelzett utat tett meg. Ismétlődő támadásokat kellett nap mint nap kivédeni, hogy megszerzett jogaikat megvédjék és szervezetük betiltását megakadályozzák. A vasút ellenfeleinek ma is fő támadási területe az osztrák vasutasok úgynevezett „privilégiumai”.

Az osztrák vasutas-szakszervezet múlhatatlan érdemeket szerzett az első és a második világháború során is, amikor korlátozott szakszervezeti jogok mellett, majd illegalitásba vonulva kellett dolgoznia. Tevékenységét minden időben az jellemezte, hogy követelései, akciói mindig egybefonódtak a vasutasok érdekeinek védelmével és képviseletével.

A magyar—osztrák kapcsolatok jó például szolgálnak a különböző társadalmi berendezkedésű országok együttműködése, a békés egymás mellett élés lehetőségeinek bizonyításához. A legutóbbi évek eseményei számos ténnyel igazolják ezt. Az ipari, gazdasági, kereskedelmi kooperáció mindkét ország vállalatai számára szinte hétköznapi gyakorlat. A turistaforgalom ugyancsak növekvő számokkal demonstrálja az egymás iránti fokozott érdeklődést, azt a szándékot, hogy a két ország lakossága mind közelebb kerüljön egymáshoz.

A szakszervezeteink közötti viszony baráti, korrekt. Kapcsolataink sokoldalúan fejlődnek, egyre szélesebb körre terjednek ki. A rendszeressé vált határmenti találkozókon folyamatosan informáljuk egymást a két ország vasútjának helyzetéről, a soron levő legfontosabb tennivalóinkról, a vasutas dolgozókat foglalkoztató aktuális kérdésekről. Kikérjük egymás véleményét olyan kérdésekben, amelyekkel kapcsolatban a másik fél feltehetően nagyobb tapasztalattal rendelkezik. *Teljes az egyetértés közöttünk abban, hogy mindent meg kell tennünk külön-külön és közösen is a dolgozó emberek védelmében, a munkásérdekek képviseletében.* Együtt kell síkraszállnunk a béke megőrzéséért, mert a dolgozó emberek alapvető érdekeinek szempontjából a legfontosabb a béke, a nyugodt, biztonságos, félelem nélküli élet megteremtése.

A szakszervezeteink közötti találkozások — a kétoldalú kapcsolatok rendszeres áttekintésén túl — a szélesebben értelmezett nemzetközi együttműködés, az enyhülés ügyének is jó szolgálatot tesznek. Együttműködésünket nemcsak a feladatok hasonlósága és a kölcsönös tájékozódás kívánja meg, hanem a feszült nemzetközi helyzet is új erőfeszítéseket követel. Szakszervezeteink közös feladata, hogy erejükhöz mérten hozzájáruljanak a fegyverkezési hajsza megfékezéséhez és az államok közötti bizalom növeléséhez. Ez ma minden józanul gondolkodó ember kívánsága, ez az enyhülés folytatódásának a kulcsa.

(Baranyai)

A szolnoki férfikórussal

Vendégségben Kolozsváron

A szolnoki vasutas férfikórus a közelmúltban tett eleget a kolozsvári vasútigazgazgatóság szakszervezeti bizottsága és vegyes kórusa meghívásának. A szolnoki járműjavító kórusa az 1417-es számú nemzetközi gyorssal utazott Romániába. Biharpüspöki állomáson — a vámvizsgálat után — *Emiliu Gurzau*, a romániai vasutasszakszervezet kolozsvári tartományi bizottságának elnöke fogadta csoportunkat. Ő volt a hétnapos erdélyi tartózkodásunk programjáért felelős politikai vezetőnk.

A vonatablakból csodáltuk a nemrég felújított nagyváradi vasútállomás épületét, majd a Kárpátok nyúlványai között bújkáló Sebes-Kőrös vizét, a szénaillatú réteket, az erdőkkel borított meredek hegyoldalakat.

Vendéglátónk, a kolozsvári vegyeskar, dallal, virággal köszöntött bennünket az állomáson. Onnan autóbusszal indultunk szálláshelyünkre, a vasúti iskolák györgyvárosi kollégiumába. A korszerű ebédlőben jólesett az ízletes vacsora. Utána sokáig beszélgettünk vendéglátóinkkal. Másnap Erdély csodálatos, immár kétévezredes Szamos-parti fővárosával ismerkedtünk.

Megtekintettük Mátyás király és Vitéz Mihály híres lovasszobrait, a ferencesek kolostorát, Hunyady Mátyás szülőházát, sétáltunk az ódon várfalak közötti utcákon. Utána a kolozsvári Belvedere Hotel teraszáról gyönyörködtünk a panorámában.

A CFR kolozsvári igazgatóságán *Cristea Adrián* gazdasági igazgató és *Emilin Gurzau* tb-titkár tájékoztatott bennünket a kolozsvári vasútigazgatóság idei eredményeiről. Elmondották többek között, hogy nagy ütemben folynak Erdélyben a pályakorszerűsítési munkálatok. Most, az őszi szállítási csúcsforgalom idején *különösen nagy gondot fordítanak az élelmiszereket és mezőgazdasági termékeket szállító szerelvények gyorsabb közlekedtetésére.* Céljuk a kocsiforduló idő, a géprevárások és vonatfeloszlatások számának csökkentése, a kultúráltabb személyszállítás megteremtése. Előtérbe került az energiatakarékosság is. A különböző intézkedések hatására háromnegyedév alatt 12 millió leit takarítottak meg.

Érdekességként érdemes megemlíteni, hogy a forgalommal közvetlenül összefüggő munkaterületen dolgozók szolgálatba lépés előtt orvosi vizsgálaton vesznek részt. Ha valami rendellenességet tapasztal az orvos, a vasutast nem engedik azon a napon dolgozni.

Közös kiránduláson a bélesi víztárolónál

A kolozsvári vasutas klubban tapasztalatcserén vettünk részt, majd néhány órával később már a két kórus magas színvonalú előadásának tapsolhatott a közönség az egyetemi művelődési házban. A szolnokiak repertoárjában — *Buday Péter, Szabó András* és *Jordán Antal* karnagyok vezényletével — Kodály, Bartók és Novikov kórusművek szerepeltek. A műsorban fellépett a kolozsvári vasútigazgatóság fiatal népi együttese is.

A következő nap kirándulással kezdődött. A vendéglátók a *Gyalui havasokban* épített duzzasztó gátrendszert mutatták meg. *Sárváron* és *Kőrösfőn* az utcán árusított kalotaszegi mintás népművészeti termékekben gyönyörködhettünk. *Bánffihunyad* főterén, az erdélyi mesterek által helyreállított református templom ódon falai között tiszteletünkre a múlt században készült orgonát is megszólaltatták.

Másnap ismét előadás következett. A két énekkar a kolozsvári igazgatóság hivatali alkalmazottai részére adott színvonalas műsort, majd a Bezerédi utcai vasúti tisztképző ebédlőjében került sor a hangulatos baráti estre.

Romániai tartózkodásunk utolsó programja a kolozsvári Magyar Operaház volt. Ott Ábrahám Pál, Viktória című operettjét tekintettük meg. Sokáig emlékezünk majd *Kovács Lenke* és *Szabó Gyula* színművészek felejthetetlen alakítására. Ezután még néhány órát töltöttünk a napfényben úszó Kolozsvár utcáin, és elérkezett a hazautazás ideje. A vonatablakból csodáltuk tovább az őszi tájat.

Orosz Károly

Összeül az Adminisztratív Bizottság

A Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetsége Adminisztratív Bizottságának 34. ülésére október 26—29-e között kerül sor *Bukarestben.* A konferencia részvevői megvitatják a Szakszervezeti Világszövetség havannai kongresszusán elfogadott határozatok végrehajtásából adódó feladatokat. Értékelik a Nemzetközi Szövetség damaszkuszi tanácskozása óta a tagszervezetek által végzett munka eredményeit és fogyatékosságait s meghatározzák a közlekedési dolgozók érdekében végzendő szolidaritási egységakciók főbb formáit és módszereit. Ennek megfelelően kialkítják az 1982—85-ös évekre vonatkozó távlati és az 1983-as évre tervezett programokat összegző munkaterveket. Végül döntenek majd az új tagfelvételi kérelmekben.

A tanácskozáson szakszervezetünk képviselője is részt vesz.

Az omnibusztól a metróig

KIÁLLÍTÁS A KÖZLEKEDÉSI MÚZEUMBAN

Külföldi és hazai vendégek jelenlétében — *Veress István* múzeumi főigazgató üdvözlő szavait követően *dr. Ivány Árpád,* a KPM Közlekedési Főosztályának vezetője október 6-án nyitotta meg a *„Városi tömegközlekedésünk 150 éve”* című kiállítást (Az omnibusztól a metróig).

Beszédében kiemelte, hogy a bemutatott anyag középpontjában a tömegközlekedési jármű, a hálózat képe áll. A kiállítás azokat a főbb állomásokat helyezi előtérbe, amelyek a fejlődés folyamatát jellemzik. *A városi tömegközlekedés első menetrendszerű eszközei az omnibuszok voltak, amelyek 1832-ben tűntek fel Pest-Buda utcáin.* Mintegy három évtizeddel később korszerűbb, gyorsabb és kényelmesebb jármű jelent meg a fővárosi forgalomban: *a lóvasút.* Az első gőzüzemű városi vasutat, a Várba közlekedő siklót, 1870-ben avatták. A mai Szabadság-hegyre 1874 óta viszi utasait a fogaskerekű vasút. További néhány év elteltével vezetékes villamos váltotta fel a lóvontatást. *Szenzációt jelentett 1896-ban kontinensünk első földalatti vasútjának megnyitása a mai Népköztársaság útja vonalán.*

Az urbanizáció és a technika fejlődésének eredményeként a két világháború között nőtt a gépjárművek száma és az autóbusz-közlekedés az 1920—1930-as években már számottevő tényezővé vált. *A trolibusz 1933-ban mutatkozott be.* A járművek fejlődéstörténetében a legalapvetőbb változást a metró üzembe helyezése jelentette.

Megnyitóbeszédének végén dr. Ivány Árpád utalt arra, hogy elkészült a közlekedés ezredfordulóig körvonalazott hosszú távú terve és ezen belül meghatározták a városi tömegközlekedés fejlesztési arányait is. A terv olyan célkitűzéseket irányoz elő, amelyek az energiatakarékosságra, a környezetvédelemre, a forgalomtechnikai és biztonsági kérdésekre, valamint az egyéni és a tömegközlekedés ésszerű arányainak kialakítására adnak megoldást.

A kiállítás részletesen foglalkozik az elmúlt másfél évszázad eredményeivel. Számot ad azokról az erőfeszítésekről, amelyek következtében háborúk és gazdasági válságok ellenére is Budapest tömegközlekedése kiállja a nemzetközi összehasonlítás próbáját. Az ízléssel és nagy szakértelemmel rendezett kiállítás sok makettet, fényképet és plakátot mutat be. Nem hiányoznak az egyenruhák, felszerelési tárgyak és régi motorok sem. Mindezeket az év végéig tekinthetik meg az érdeklődők.

H. K.

A vendégek megtekintik a kiállítást

BARÁTSÁGVONATTAL ÉRKEZTEK

Szovjet vasutasok a Keletiben

A Szakszervezetek Budapesti Tanácsának meghívására október 3-án *Barátságvonat* érkezett Moszkvából háromszázhatvan utassal. A vendégek különböző gyárak, üzemek, intézmények szakszervezeti aktivistái voltak. A küldöttség tagjai között volt tizenhárom vasutas is, akik október 5-én a szakmai nap keretében ellátogattak a Keleti üzemfőnökségre. A vendégeket *Mészöly Ferenc,* a budapesti területi szakszervezeti bizottság titkára, *Láposi János,* a Keleti körzeti üzemfőnökség szb-titkára és *Lázár József,* a Magyar—Szovjet Baráti Társaság Keleti körzeti üzemfőnökség tagcsoportjának vezetője fogadta.

A vendégek elsőként a vontatási üzemfőnökséget látogatták meg. Megtekintették működés közben a padló alatti esztergát. A diagnosztikai mérőkocsit *Hunor László* mérnök, a MÁV kiváló ifjúsági brigádjának vezetője mutatta be. A fiatal szakember egyébként nem volt ismeretlen a vendégek körében, mert találmányát a REATEX-et nemrégen Moszkvában is bemutatták.

A szovjet és a magyar kollégák ezután hosszan beszélgettek szakmai és politikai témákról. A többi között *Rezcsikov Vlagyimir* mozdonyvezető, a *szocialista munka hőse* elmondta, hogy náluk a masiniszták mielőtt gépre szállnak olyan orvosi vizsgálaton vesznek részt, mint a pilóták. Beszélt arról az új mozgalomról is, amelyet *Vlagyimir Zolotov* fiatal mozdonyvezető indított el a szovjet állam alapításának 60. évfordulója tiszteletére. A kezdeményezés lényege, hogy 4-5 ezer tonnás vonatokat továbbítanak.

A meleg hangú beszélgetés után a vendégeknek levetítették *A villamos mozdonyok* című filmet, majd utaztak az Üttörővasúton. A program a Széchenyi-hegyi végállomáson fejeződött be.

S. R.

Közlekedési ifjúsági napok Miskolcon

A KISZ Központi Bizottsága Ifjúmunkás Tanácsának kezdeményezésére rendezték meg Miskolcon az *ifjúsági napokat*. A találkozón az ország VOLÁN-vállalatai és a vasútigazgatóságok képviselői is részt vettek.

Szeptember 24-én, pénteken aktivaértekezlettel kezdődött a rendezvény, ahol az előadó *Sztranyák József*, a KISZ KB munkatársa, a mozgalmi feladatokról tájékoztatta a VOLÁN-vállalatok és a vasútigazgatóságok KISZ-titkárait.

Másnap az ifjúsági napok kultúr- és sportprogramjának az MVSC sporttelepe adott otthont. A programokat mintegy ezerötszáz fiatal tekintette meg.

Dankóné Drótár Katalin, a KISZ Borsod megyei bizottság titkárának köszöntője után pol-beat együttesek, táncegyüttes, irodalmi színpad műsora váltotta egymást. Ezen a napon rendezték meg a közlekedési úttörők hagyományos vetélkedőjét is.

Pol-Beat a miskolci amatőr stúdió műsorán
(Szatmári János felvétele)

Szállítási értekezlet Mátészalkán

Egyeztették a vasút és a fuvaroztatók igényeit

A mátészalkai körzeti üzemfőnökségen szeptember 22-én őszi forgalmi szállítási értekezletet tartottak, amelyen megjelentek hét nagyvállalat — a szalkai Erdért, a Mezőgép, a Zöldért, a nyírbátori Növényolajgyár, a FEFAG, a fehérgyarmati Téglagyár és a vásárosnaményi Erdért — képviselői is.

Kovács Gyula körzeti üzemfőnök tájékoztatta a jelenlevőket a főnökség gondjairól, a hétvégi rakodások fontosságáról. A vasúti kocsik jobb kihasználása a vállalatok érdekeit is szolgálja, hiszen javulna a kocsiellátás.

A tájékoztató után az értekezlet résztvevői megbeszélték a legsürgetőbb tennivalókat, egyeztették a vasút és a fuvaroztatók igényeit.

Zs. B.

Természetjáró túra

MÁV-kórházi sportsiker a Bükkben

A vasútegészségügyi szolgálat szakszervezeti bizottsága a MÁV-kórház MHSZ-szervezetével és természetjáró szakosztályával közös rendezésben szeptember 24—26-a között *Dédestapolcsányban (Bükkhegység) rendezte meg természetjáró túráját és járőrversenyét.* A járőrverseny résztvevőinek a nehéz terepen 9 állomáson kellett áthaladni és a kapott feladatokat megoldani. Többek között kézigránát célbadobás, légpuska és légpisztoly-lövészet, szellemi TOTÓ, kötélmászás szerepelt a feladatok között. A 4 tagú csapatokban 2 nő, 2 férfi küzdött az elsőségért.

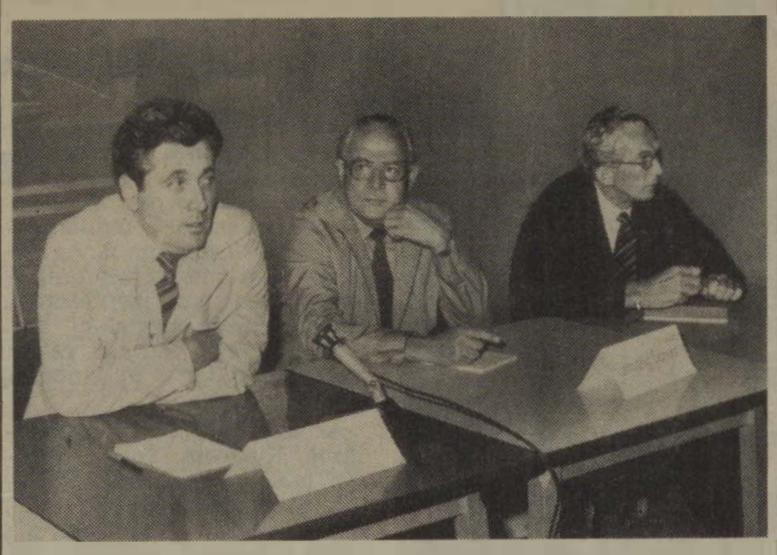
A győzelmet a MÁV-kórház *Gál Márta, Szomjas Zsuzsa, Ribai Károly, Kozma József* összetételű csapata szerezte meg.

A rendezőség a verseny mellett túrákat szervezett a Dédesi vár, Szilvásvárad—Szalajka-völgy—Istállóskői barlang, Eger—Szépasszonyvölgy megtekintésére. Esténként pedig a Bene „R" deck Disco nagy sikerű szabadtéri programja szórakoztatta a 60 tagú túrázó egészségügyieket.

Olajos Gábor

Az ifjúsági sportnapok jegyében

Spartakiád az Utasellátónál



Koszorús Ferenc főtitkár és a vállalat vezetői válaszolnak a kérdésekre

Az Utasellátó Vállalat közel hatezer dolgozójából 2300 a harminc éven aluli fiatal. A vállalat KISZ-bizottsága részükre, szeptember 24-én, 25-én és 26-án a csepeli úttörőtáborban ifjúsági spartakiádot rendezett. Az eseményen mintegy 250-en vettek részt.

A tavalyihoz hasonlóan a háromnapos program az idén is változatos és szórakoztató volt. Nagy sikert aratott a libahajtó és a kacsatáncverseny. Valamennyi résztvevő megtalálta a kedvére való programot. Rendeztek férfi és női futballmérkőzést, úszó, járőr, lövész és sakkversenyt, valamint különböző kulturális — MSZBT, honismereti, zenei, közgazdasági — vetélkedőket. Délutánonként filmvetítés és disco szórakoztatta a fiatalokat.

A fórumon a vállalat vezetői és közéleti személyiségek válaszoltak a fiatalok kérdéseire. Az idei fórum vendége volt *Koszorus Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára is. Elmondotta többek között, hogy követésre méltónak tartja az Utasellátó fiataljainak spartakiádját, az ötletes politikai és kulturális vetélkedőket.

A gyerekek szórakoztatásáról a Szemere utcai általános iskola úttörői, valamint *ifj. Hélisz György* bűvésznövendék gondoskodtak.

A klubtitkár kitüntetése

Az MHSZ MÁV modellezőklubja évek óta eredményes munkát végez. A titkári funkciót már hosszú évek óta *Horváth Ernő*, a modellezés nagy szerelmese tölti be. Több évtizedes tapasztalatait nagy szeretettel adja át a fiataloknak és ez meg is látszik a serdülők és az ifjúságiak eredményeiben.

Horváth Ernő nyugdíjba vonulása óta is nagy szeretettel dolgozik. Munkáját több, magas kitüntetés is fémjelzi. Most a fegyveres erők napja alkalmából a honvédelmi miniszter a *Honvédelmi Érdemérem* 15 év után kitüntetésben részesítette.

A kitüntetést a Vasutasok Szakszervezetében *Szemők Béla*, a központi vezetőség titkára adta át.

Egykori ökölvívók baráti találkozója

A dombóvári vasúti csomópont pártbizottsága baráti találkozót rendezett az egykori vasutas ökölvívók, edzők, vezetők részére. A találkozóra a DVMSE sporttelepén került sor.

A dombóvári ökölvívósport nagy öregeit és a vendégeket *Tóth Ferenc*, a csomóponti pártbizottság titkára köszöntötte. Méltatta eredményeiket, sportszeretetüket. Emlékeztetett arra is, hogy Dombóváron 1930. szeptember 7-én rendezett, Budapesti Vasutas Sport Club és a Budapesti Torna Klub hírverő ökölvívó mérkőzése után alakult meg az ökölvívó-szakosztály. A csapat már két év múlva elnyerte a legjobb vasutas ökölvívó-szakosztály címet, részt vett az országos csapatdöntőn, ahol *Mándl Imre, Szenyéri István, Olasz Félix* és *Kerti István* bajnokságot nyert.

A csapat képességét jól példázza az, hogy az akkor Magyarországon portyázó olasz ökölvívó-válogatottat, amely a magyar válogatottat megverte, a Dombóvári VSE aranycsapata 10:6 arányban „kiütötte".

Tóth Ferenc ezután megemlékezett Mándl Imre 1937 évi Londonban elért Európa-bajnoki győzelméről, 1936-os olimpiai helyezéséről, majd a jelenlevők egyperces néma felállással tiszteltegtek az időközben elhunyt ökölvívók emlékének.

A találkozón az egykori ökölvívók értékes ajándékokat kaptak.

Krajczár Antal

HÍREK

— **Társadalmi munka.** A szombathelyi távközlési és biztosítóberendezési építési főnökség dolgozói szeptember 10-én Porpácon végeztek társadalmi munkát. Az állomás kitérőjénél sugárzókábelt szereltek. A társadalmi munka értékét, 4000 forintot a nyugdíjas találkozók rendezésére fordítják.

— **Kocsitisztítás — összefogással.** A közelmúltban Győrben tizennyolc személykocsi külső és belső tisztítását végezte el társadalmi munkában az állomás hatvan dolgozója. Az érte járó bért az arra rászoruló nyugdíjasok segítésére ajánlották fel.

— **Tömegpolitikai oktatás.** Az Utasellátó Vállalat székesfehérvári területi igazgatóságának szakszervezeti bizottsága Balatonfüreden, Balatonszárszón, Siófokon, Székesfehérváron és Veszprémben szervezett tömegpolitikai oktatást az 1982/83-as évre. A 118 beiskolázott dolgozó társadalmunk időszerű kérdéseit tanulmányozza majd.

— **A fogyasztók érdekében.** Az Utasellátó Vállalat a napokban két-két dolgozót jelölt ki Somogy és Veszprém megyékből társadalmi ellenőrnek az SZMT-ékhez. A két üzletvezető, az egy belső ellenőr és az egy felszolgáló szakmai tudásával, gyakorlatával hatékonyan védheti majd a fogyasztók érdekeit.

— **Kirándulás.** A szolnoki nyugdíjasok csoportja a közelmúltban esztergomi kiránduláson vett részt. Megtekintették a híres város történelmi nevezetességeit, kulturális értékeit.

— **Vetélkedő.** A debreceni járműjavító művelődési házában a közelmúltban rendezték a Korunk valósága és a Távoli városok, közeli barátok című brigádvetélkedők összevont üzemi döntőjét. A vetélkedőre 78 brigád 644 tagja nevezett. A csapatok jó felkészültségről adtak számot. A vetélkedő két győztese az MHSZ nevű műszaki brigád és a dr. Csanádi György brigád lett.

— **Kultúrműsor.** A Keleti pályaudvar önálló nyugdíjas csoportjának vezetősége kultúrműsort rendezett tagjainak. A két órás műsorban fellépett Urbán Katalin és Bojtor Imre. A zeneiskola népizenekarát Kovács Jenő vezényelte.

— **Nyugdíjasok búcsúztatása.** Szeptember 24-én ünnepséget rendeztek a miskolci járműjavító nyugdíjba vonuló huszonkét dolgozója tiszteletére. A megjelenteket az üzem férfikórusa és a 14. számú általános iskola úttörői köszöntötték, majd Siklósi László szb-titkár méltatta a nyugdíjba vonulók több évtizedes helytállását, munkásságát. A huszonkét búcsúzó vasutas ezer forint értékű vásárlási utalványt kapott.

— **Kismamatalálkozó.** A debreceni járműjavító művelődési házában kismamatalálkozót rendeztek, amelyen Harangi László személyzeti és oktatási osztályvezető tájékoztatta a jelenlevőket az üzem életében bekövetkezett változásokról, termelési eredményekről. Utána Dévényi Gyuláné, a napközi otthon vezetője az óvodára való nevelésről tájékoztatta a kismamákat.

LAKÁSCSERE

Elcserélném egy szoba komfortos, 38 négyzetméteres, gázfűtéses, világos, budai MÁV-bérlakásomat vasutas dolgozóval — tanácsi vagy saját tulajdonú lakásra, házra, lehet Pest-környéki is. Érdeklődni 7—15 óra között 183-664, 15 óra után és szombat, vasárnap 363-260 telefonon lehet.

Elcserélném Budapest, VIII. Kálvin térnél levő egy szoba komfortos, világos I. emeleti MÁV-bérlakásomat (jó közlekedés, közeli bevásárlási lehetőség) tanácsi lakásra, vagy saját házra. Felújításra szoruló is érdekel. Vidéki is lehet. Érdeklődni: László Józsefné, Budapest, VIII., Múzeum u. 11. sz. I. em. 30.

Elcserélném rákospalotai, 49 négyzetméteres, másfél szobás összkomfortos, nagy erkélyes, első emeleti, telefonos lakásomat nagyobbra, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet este a 696-647 telefonszámon.

Elcserélném két szoba, plusz személyzetis, I. emeleti tanácsi telefonos lakásomat, belterületi vagy budai másfél szobás vagy szoba hallos összkomfortos lakásra. Érdeklődni este 18 óra után a 411-988 telefonszámon.

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

Elcserélném Budapest, kertvárosi 3 szobás komfortos, 100 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat 2 szoba komfortos, vagy egy szoba, két félszobás, esetleg nagyobb másfél szobás komfortos tanácsi bérlakásra. Érdeklődni a 152-288 telefonszámon 18—20 óra között.

Elcserélném két szoba, konyha, kamrás (fürdési lehetőség megoldva) 51 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat, valamint 26 négyzetméteres, szoba konyhás tanácsi lakásomat két szoba összkomfortosra, MÁV-dolgozóval. Esetleg külön-külön is cserélhető. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: munkaidőben 27-77, az esti órákban a 345-462 telefonszámon: Zsitvay.

Elcserélném Debrecen kiemelt övezetében levő 51 négyzetméteres, két szoba, előszoba, konyha, fürdőszoba, külön WC-s, erkélyes, telefonos lakásomat budapesti hasonlóra, vagy kisebbre. Rozsos János, Budapest XIV., Erzsébet királyné út 40/b. II. 1.

Elcserélném szolnoki, egy plusz két félszobás összkomfortos, 62 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat budapesti lakásra. Minden megoldás, hármas csere is érdekel. Cím: Váry Ottó, Szolnok, Mátyás kir. u. 2. Telefon: 01/17-62, vagy 343-935.

Elcserélném váci egy szoba komfortos, kertes, külön bejáratú, gazdasági épülettel, déli fekvésű MÁV-bérlakásomat budapesti egy szoba összkomfortosra, vagy másfél-kétszobás tanácsi bérlakásra. Pest-környéki és Vác—Budapest vonali is érdekel. Levélcím: Moravecz, 1137 Budapest, Pozsonyi út 14.

Elcserélném 60 négyzetméteres, két szoba, plusz étkezőszobás, komfortos MÁV-bérlakásomat 1,5—2 szobás tanácsi lakásra, esetleg családi házra, kizárólag MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet: Budapest XV., Lenin út 16/d. fszt. 3. Hétköznap 17—20 óráig vagy 7—14 óráig a 409-511 telefonszámon.

Elcserélném egy, plusz két fél szobás, összkomfortos, erkélyes (67 négyzetméteres) MÁV-bérlakásomat kétszobás (56 négyzetméter körüli) összkomfortos tanácsi bérlakásra II. emeletig — lift esetén III. emeletig — Budapest területén MÁV-dolgozóval. Levélcím: Soós Béla, 1155 Budapest, Rákos u. 102. VI. 40.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Csökkentené a vasút adminisztrációját. 13. Teherautó márka. 14. Betűt vetnek. 15. E-vel a végén prágai születésű német költő. 16. A város utcái, ... 18. Rokokó részlet. 19. Spanyol férfinév. 20. Haszonbér. 22. Keretes fűrész. 24. ... saxe, régi meisseni porcelán. 25. A tyúk teszi. 26. Ásvány. 28. Árnyalás, színárnyalat. 30. Névelő. 31. Latin üdvözlés. 33. Vallási szekta a 14. században. 34. Zamata. 35. Egykori velencei államfő. 36. Igavonó állat. 37. Igekötő. 38. Szibériai folyó. 39. Neves költőnk. 40. Felvonón közlekedő. 43. Zamatú. 44. Éneklő hang. 45. Nem mindennapi paripa, névelővel. 47. Az arzén vegyjele. 48. Torino régi neve. 49. Össze-vissza zabol. 51. Sífutó betűi keverve. 54. Egy nép alkotta közösség. 56. Nem szabad tudni. 57. Állami bevétel. 59. Unokahúg (francia). 60. ... da, afrikai állam. 61. Színvonalas. 63. ...-untig.

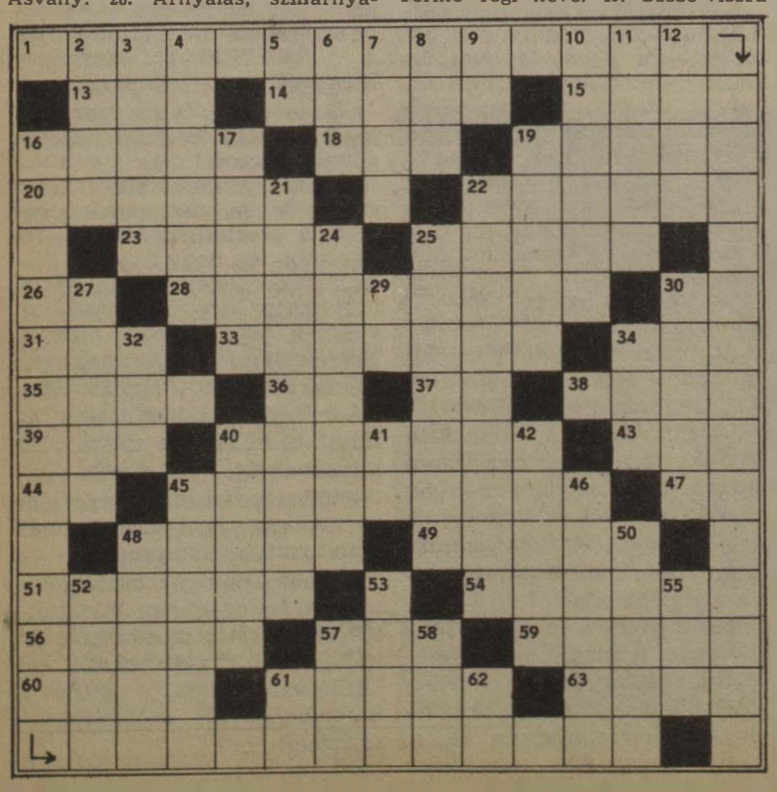
Függőleges: 2. Megyeszékhely. 3. A Búg mellékfolyója. 4. Nemcsak azon. 5. Újít a közepén. 6. Heves megyei község. 7. Torzszülött. 8. Ázsiai szarvasmarha. 9. Azonos betűk. 10. Mezei munka. 11. Kevert Toldi. 12. Vajon áll? 16. Mindannyiunk mindennapi kötelessége. 17. Eszmény, eszménykép (görög). 19. Fürdőjéről nevezetes. 21. Élettani működés, önbontás. 22. Ezen is lehet főzni. 24. Régi ütőhangszer. 25. Társul, szövetkezik. 27. Gyermekintézmény. 29. Roló páratlan betűi. 30. A liba gyomra. 42. Számnév. 34. Becézett férfinév. 40. Hangtalanul elsiratok. 41. T. D. 42. Dédelgeti, ... tartja. 45. Alapjában véve, igazán szólva (francia). 46. Kemény, rideg fém. 48. Vízi jármű. 50. Művészeti ág, névelővel. 52. Vissza; ázsió, idegen szóval. 53. Üdítő folyadék. 55. E. C. O. 57. Tőrt forgat. 58. Társadalmi helyzet. 62. Névtelen aláírás. 62. Tiltószó.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 16.

Beküldési határidő: 1982. november 5. **A megfejtéseket szerkesztőségünk címére kérjük küldeni!**

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A devizaszerző tevékenység és a készletgazdálkodás javítása.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 1982. évi 19. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Pócsi Sándor, Balatonalmádi, Törökverő köz 4.: Sipos Andrásné, Szolnok, Mátyás kir. u. 4.: Fábián István, Pápa, Vajda P. lt. 9. ép.; Bakó Ferenc, Lajos-komárom, Tanácsköztársaság u. 7/a.; Linzenbold Antalné, Debrecen, Bajcsy-Zsilinszky u. 40.



Ritka orchidea nyílt Pécsett

Már hetek óta izgatottan figyelték a kertészek a kígyó formájú bimbót, a kaposvári ÉHF pécsi kertészetének üvegházában: Utoljára 1964-ben virágzott a *Stanhopea tigrina nevű orchidea.* Az idén szeptember 23-án reggel a gyökerek felől megjelent három csodálatos virág. Viaszsárga alapon lilásbarna foltos szirmú orchideák pompáznak a vasutas kertészek örömére. A növényt és virágot szeretettel, hozzáértéssel ápolják. Bódító illata néhány hétre betölti az üvegházat.

Hatvani vasutasok vetélkedője

A Magyar Szovjet Baráti Társaság hatvani csomóponti szervezete szeptember 27-én, a Liszt Ferenc Művelődési Házban *Távoli városok, közeli barátok* címmel vetélkedőt rendezett, amelyen huszonhét háromtagú csapat vett részt.

A győzelmet a szertár csapata *(Kozma József, Miksi Józsefné és Váczi Károlyné)* szerezte meg. Második a villamos vonalfelügyelőség, harmadik pedig a vontatási üzemegység csapata lett. Az első három helyezett csapat jutalma: ezer, hatszáz, illetve négyszáz forint értékű vásárlási könyvutalvány.

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 — 11 859
82—4627. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVI. ÉVFOLYAM, 22. SZÁM — ÁRA: 1,30 FORINT — 1982. NOVEMBER 2.

A tartalomból:

A kitüntetett vszb-titkár
(2. oldal)

Ki ismeri a partitúrát?
(3. oldal)

Üzemfőnökség a Keletiben
(5. oldal)

Kulturált vendéglátás
(6. oldal)

A vasút háromnegyedévi teljesítménye:

92 millió 106 ezer tonna áru és 197 millió 633 ezer utas

A MÁV Vezérigazgatóságon elkészült a háromnegyedév gyorsmérlege. Eszerint mind a tervezett értéknél, mind a tavalyi év hasonló időszakánál jóval kevesebb árut szállított a vasút. Már az év első negyedévében

2 millió tonna volt a tervhez viszonyított lemaradása.

Különösen alacsony volt az exportforgalom, de az import és a tranzit szállítások is csak a tervezett érték 90-95 százalékát tették ki. A második és a harmadik negyedévben a belföldi és export (kocsiigényes) forgalom már elérte a tervezett szintet, az import- és tranzitforgalom azonban 80 százalék körüli értékre csökkent.

A háromnegyedév elteltével **a vasút 92 millió 106 ezer tonna árut szállított.** Ez a tervezettnek csak 94,5, a bázisnak pedig 95,9 százaléka. Az abszolut számokban kifejezett lemaradás értéke 5 millió 400 ezer tonna. Az import- és tranzitforgalom csökkenése következtében, a vasúti áruszállítási teljesítményt kifejező árutonnakilométer is jelentősen csökkent. Háromnegyed év alatt a tervezett értéknek a 92,2 százaléka, a bázisnak pedig 94,5 százaléka teljesült.

A hosszabb távolságú szállítások részbeni elmaradása miatt (import, tranzit)

az áruszállítási távolság a tervhez képest 4,6 kilométerrel, a bázishoz 1,9 kilométerrel csökkent.

Emelkedett viszont az áruszállítási tevékenységből adódó fuvardíjbevétel, melybe az évközbeni kisebb-nagyobb díjszabásváltozások kedvezően hatottak.

Az áruszállítás minőségi mutatói sajnos kedvezőtlenül alakultak. A tervezett 3,85 napos kocsiforduló idő 4,39 napra növekedett. Igen magas volt a rakodáshoz ki nem állított vasúti teherkocsik száma. Összesen 118 182 kocsit nem tudott a vasút a rakodáshoz időben kiállítani. Ennek következtében nagy mennyiségű áru vasúti szállítása maradt el. Nem volt kedvező a vasút teherkocsi gazdálkodása sem. Míg a külföldön tartózkodó MÁV teherkocsik száma és kint tartózkodási ideje a tavalyi értékhez képest átlagosan 15 százalékkal csökkent, addig a MÁV hálózatán tartózkodó idegen teherkocsik száma és tartózkodási ideje átlagosan 10 százalékkal emelkedett.

A teherkocsik térbeli kihasználása, a statikus terhelés, a tavalyihoz viszonyítva 1,5-2 százalékkal emelkedett.

A korszerű tehervonati vontató járműveket a vasút jól használja ki. A napi átlagos haszonkilométer teljesítmény a villamosmozdonyoknál 1,2, a dízelmozdonyoknál 3-4 százalékkal volt magasabb a tervezettnél.

A személyszállítást illetően a tavalyihoz hasonlóan csökkenő tendencia érvényesült az év eddig eltelt időszakában. A vasutat

kilenc hónap alatt 197 milló 633 ezer utas vette igénybe, ami a tavalyi utasszám 97, a tervezettnek pedig 96,8 százaléka.

Jelentősebb utasszámcsökkenés volt a nemzetközi, ezen belül is az SZMDSZ-forgalomban. Az utaskilométer teljesítmény 99, illetve 97,1 százalékos volt. Egyre többen vették igénybe a vasutat távolsági utazások céljára. Ennek eredményeként az átlagos utazási távolság a tavalyi 49,9 kilométerről 51 kilométerre emelkedett.

Aktívaértekezletet tartottak a KPM-ben

Az ülésen részt vett Havasi Ferenc

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumban október 25-én, hétfőn *Pullai Árpád* miniszter elnökletével aktívaértekezleten vitatták meg a tárcához tartozó vállalatok, intézmények gazdasági, társadalmi és politikai vezetői a jövő évi tervek kidolgozásával kapcsolatos feladatokat. Az ülésen részt vett és felszólalt *Havasi Ferenc*, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a Központi Bizottság titkára.

Klézl Róbert miniszterhelyettes tájékoztatójában szólt arról; *az intenzív gazdálkodás kibontakoztatására kényszerítő erővel hat, hogy az utóbbi időben csökkentek az igények a közlekedési szolgáltatások iránt.* A szállítások területén mindinkább érződik a piaci hatás, s fokozódik a verseny. A megváltozott helyzetben új módszereket kell alkalmazniuk a közlekedési vállalatoknak; hatásosabb üzletpolitikát, körültekintőbb gazdálkodást kell folytatniuk, s a szolgáltatások választékának bővítésével, színvonalának emelésével arra kell törekedniük, hogy ellensúlyozzák a forgalom visszaesését előidéző tényezők hatását.

A miniszterhelyettes hangoztatta: *a gazdálkodás nehezebb körülményei között is érvényt kell szerezni az ágazat hosszú távú fejlesztési koncepciójában megjelölt főbb céljainak.* Így továbbra is elsőbbséget élvez a hírközlés rekonstrukciója és a közlekedési hálózatok korszerűsítése, bár a korábbi elhatározásokhoz képest a fejlesztési ütem lassulásával kell számolni.

BUDAPEST—SZÉKESFEHÉRVÁR KÖZÖTT

Folytatódik a pályarekonstrukció

Szeptember 10-én a MÁV Budapesti Építési Főnökség fővállalkozásában folytatják az 1981-ben megkezdett pályarekonstrukciót a Székesfehérvár—Budapest közötti vonalon.

Jelenleg *Gárdony—Dinnyés* és *Tárnok—Martonvásár* közötti szakaszon építik a jobb vágányt. A szakembereknek ez alkalommal is különleges technológiát kell alkalmazniuk a rendkívüli talajviszonyok miatt.

Mint *Koller György*, a budapesti vasútigazgatóság II. osztályának vezetője ezzel kapcsolatban elmondotta, a Velencei-tó partján talajjavító bányakaviccsal és műanyagszövettel, úgynevezett terfillel biztosítják a pálya tökéletes szigetelését. A rekonstrukción csaknem háromszázötven ember dolgozik. Az építési főnökségen kívül még két alvállalkozó, a Pest megyei Út- és Hídépítő Vállalat, valamint a Székesfehérvári Közúti Építő Vállalat vesz részt a munkában. A főútvonalon mindenütt 54 kilós hézag nélküli síneket fektetnek le; *ezzel 120 kilométer óránkénti sebességre, illetleve 21 tonna tengely nyomásra teszik alkalmassá a pályát.*

A felújítási munkálatok miatt 26 vonatot módosított menetrenddel kell közlekedtetni. *Ugyancsak szükségessé vált hét személyvonat Pusztaszabolcson át való közlekedtetése.* A menetrendben sajnos így is gyakoriak a 20—30 perces késések az előre nem várt vágányzárak miatt.

A rekonstrukciónak ez a szakasza december 3-ig tart, majd a jövő év március elsején folytatódik újra, ami terv szerint ismét a menetrend-változáskor ér véget.

S. R.

Szükségeset a hasznossal

Kommunista műszakok az idősekért

A korszerűsített *Sárvár* állomás 5 világítótornyának az üzembe helyezését gátolta a létszámhiány. A beruházás meggyorsítása érdekében kommunista szombatokat szervezett a kivitelező celldömölki építési főnökség és szakszervezeti bizottsága.

Szeptember 18-án és 25-én a főnökség mintegy 500 különböző beosztású dolgozója fogott csákányt, ásót és lapátot. A munka során közel 2200 folyóméter kábelárok ásását, vezeték fektetését és betakarását végezték el. Munkájukat nehezítette, hogy az önkéntes munka közben 10 vágány alatti áttörést is el kellett végezni.

A két kommunista szombat munkabérét, *50 ezer forintot*, az építési főnökség idősebb dolgozóinak, családtagjainak a megsegítésére, illetőleg a nyugdíjasok támogatására fordítják.

Ugyanezeken a napokon végzett társadalmi munkát a celldömölki építési főnökség további két kollektívája. Az egyik a balatonfüredi pályaudvar felújításán, a másik az épülő szombathelyi szertár építkezésén dolgozott.

A kiskunhalasi pályafenntartási főnökség tizenhárom szocialista brigádja kommunista műszakot szervezett, amelynek bevételét az idős nyugdíjasok segélyezésére ajánlották fel. Az akcióban több mint 160-an vettek részt és 1180 órát dolgoztak. Ennek értéke 26 138 forint. Ebből 19 ezer forintot 27 nyugdíjasnak levél kíséretében postán küldtek el. Több mint hétezer forintot pedig a nyugdíjasok szociális gondozására ajánlották fel.

SZÉKESFEHÉRVÁRI VÁLLALÁS

A kettős évforduló tiszteletére

A MÁV Székesfehérvári Járműjavító Üzem társadalmi és gazdasági vezetői — az üzem dolgozói nevében — az alábbi levelet küldték a Szovjetunió magyarországi kereskedelmi képviseletének vezetőjéhez:

„A Szovjet Szocialista Köztársaságok Szövetsége megalakulásának 60. évfordulója és a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 65. évfordulója tiszteletére a Székesfehérvári Járműjavító Üzem kollektívája vállalja, hogy a Szovjetunió számára készülő 92 motorvonat forgóvázát az év vége helyett november 7-ig átadja."

Október emlékezete

Megfogyatkozott immár a történelmi nemzedék, egyre kevesebb résztvevő és szemtanú él közöttünk, aki az orosz földön hatvanöt esztendeje történtekre emlékezhetne. Elragadta közülünk őket a múló idő, s tizedelte soraikat maga a történelem is, amely századunkban talán hozzájuk volt a legkevésbé kegyes. Ama világrengető napok korántsem köznapi hősei voltak a hosszúra nyúló polgárháború katonái, majd közülük megannyian ismét mundérba bújtak, amikor már a szovjet földet kellett megvédeni, s Európa megannyi országát felszabadítani a barbár betolakodóktól. *Kevesen maradtak tehát az élő tanúk, s mégis, 1917 októberének eseménysorozata embermilliók emlékezetében eleven.* Mintha ott lettünk volna . . .

Mert ami akkor, ott történt — az értünk is történt. Amikor az orosz proletár, más nemzetek fiaival karöltve, felkelt, hogy a korábbiaknál igazságosabb, emberhez méltó társadalmat teremtsen, nemcsak a saját jelenéért bontott zászlót. Internacionalista módon harcolt a holnapért, a marxi—lenini eszmék érvényre jutásáért, a jogért és a szabadságért. Sok minden eldőlt e jövőt formáló napokban-hónapokban-években — ma már tudjuk, hogy mennyi véráldozattal, lemondás árán —, s ama november 7-től kezdve nem íródhatott tovább a régi módon a történelem. *Új fejezet kezdődött az emberiség több évezredes históriájában, s e fejezet szereplői magunk vagyunk.* Ezért hát, hogy az 1917-ben történtek részletei is aranybetűkkel örökíttettek meg, s fényük nem fakul az idő múltával.

Tudjuk, hogy mit jeleztek az Auróra ágyúi, milyen jelentősége volt a Téli Palota bevételének, a késő esti órákban összeült II. szovjetkongresszusnak, s miként fűződik mindez Lenin és harcostársai nevéhez. A nemzetközi reagálások is jelezték, mily messzire világított az Auróra cirkáló torkolattüze. Miközben szerte a világon a munkásosztály és a szegényparasztság ujjongott, tudatosan — vagy akár tudat alatt — *érezve, hogy a távoli Oroszországban visszafordíthatatlan folyamat kezdődött el, az uralkodó osztályok sem figyelték tétlenül a történteket.* Ők is felismerték a szocialista világrendszer megszületését, s számoltak annak forradalmi következményeivel. S miközben a Nagy Októberi Szocialista Forradalom hatására Európában, Ázsiában egyaránt új erőt kapott a munkásmozgalom — jól példázza ezt hazánk, a magyar Tanácsköztársaság, az ugyancsak elfojtott bajor proletárforradalommal együtt —, a régi rend őrzői sem tétlenkedtek. A fiatal szovjet államot nemcsak a belső ellenség fenyegette: intervenciós csapatok szorongatták kívülről is — méltán hősi eposz mindaz, ami véres vajúdás árán, áldozatok millióit követelve végbement.

Gyakran halljuk e kifejezést: *élő történelem.* Élő, mert nem távoli — tőlünk már-már idegen, regényes — história, hanem amely hatással van mindennapjainkra. Október példája nélkül alighanem hátrább tartana a világ. Nem születhetett volna meg a szocialista országok közössége, de a kapitalista világrendszerben sem mentek volna végbe azok a szociális változások, amelyek napjainkat jellemzik. Hat és fél évtized alatt több történt az öreg földgolyón, mint korábban századokon át, az emberiség az ősi álom: *a szabadság közelébe jutott.* Hol több, hol kevesebb a tennivaló, de a megkezdett úton megfordulni nem lehet. Tizenhét októbere volt a kezdet. Ami pedig ma történik szerte a világban, *Ázsiában, Afrikában, Latin-Amerikában,* s másutt, az a forradalom kiteljesedése. A folytatás.

Szombathelyi vasutasokkal találkozott Ruisz József országgyűlési képviselő

A szombathelyi vasútüzemi pártbizottság meghívására, október 6-án délután a gazdasági és a mozgalmi szervek vezetőivel találkozott *Ruisz József* országgyűlési képviselő, aki az országgyűlés építési és közlekedési bizottságának, valamint a Vas megyei képviselők csoportjának a tagja.

Solymosi Tibornak, a vasútüzemi pártbizottság titkárának megnyitó szavai után *Müller László* üzemfőnök adott tájékoztatót. A körzeti üzemfőnökség vezetője elmondotta többek között, hogy 320 km-es vonalszakasz, valamint egy vontatási bázis tartozik hozzájuk. Amíg a vasút területén csökkent az utasok száma, addig itt az első félévben a tavalyihoz képest 7000-rel nőtt; ez megközelítette a 3 millió 300 ezret.

Az áruszállítást befolyásolja, hogy területükön nincsenek bányák, hatalmas ipari üzemek. Azok a késztermékek, amelyeket el kell szállítani, nem súlyosak, ezért az áruszállítás nem teszi ki az igazgatósági terv 10 százalékát.

Aggasztó a létszámhiány. 1982 első felében 400 munkás hiányzott a tervben megszabott 2588-ból. Kevés a vonatvezető, a kalauz, az állomási kocsirendező és a sarus. *A tavalyinál 80 000-rel több, 188 000 túlóra merült fel!* A sok túlóra elriasztja az újfelvételest, a régit búcsúzásra készteti.

Müller László beszélt a fejlesztésekről és az energiatakarékossági intézkedésekről. Nem hallgatta el a képviselő előtt a baleseti és a fegyelmi helyzetet sem.

A hozzászólók közül többen a lassan tragikussá váló létszámhiány enyhítésére tettek javaslatokat. A frekventált munkakörökbe katonai felmentést, esetleg rövidebb honvédelmi szolgálat megvalósítását javasolták. Javasolták az egészségügyi minősítés jelenlegi ellentmondásainak a feloldását is. Többen a szombat, vasárnapi rakodási érdektelenség okát mondták el. *A vállalatoknak egyszerűbb kifizetni a kocsiálláspénzt, mint a kevesebb összegű hétvégi munkáért járó bért.* Hol itt a népgazdaság érdeke?

Ruisz József megköszönte a meghívást. Örült annak, hogy közvetlenül az „életből" kaphatott fontos információkat. Végezetül kifejezte meggyőződését, hogy a megbeszélésen elhangzottakat hasznosítani tudja az országgyűlési képviselői munkája során.

Sz. Jakab István

Levél Angliából

A közelmúltban levél érkezett *Ray Bucktontól*, az angol vasutas-szakszervezet, az ASLEF főtitkárától szakszervezetünkhöz. A szakszervezetünkkel baráti kapcsolatban álló szervezet vezetője köszönetét fejezte ki azért, hogy az emlékezetes júliusi, országos sztrájkjuk alkalmával szolidaritásunkról biztosítottuk a brit vasutasokat.

Mint ismeretes, a huszonhatezer mozdonyvezetőt képviselő ASLEF felemelte szavát a Brit Államvasutak azon határozata ellen, hogy bevezessék a *„rugalmas munkabeosztás”* rendszerét. Ez ugyanis esetenként kilencórás munkaidőt, a segédmozdonyvezetői munkakörök felszámolását és négyezer munkahely megszüntetését jelenti. Mivel a Brit Államvasutak nem fogadta el az ASLEF-nek azt a javaslatát, hogy előzetesen tárgyalják meg az új munkaidő bevezetésének problémáját, és hagyjanak időt arra, hogy a dolgozókra gyakorolt hatását a gyakorlatban kipróbálják, a mozdonyvezetők sztrájkba léptek. Következményként Nagy-Britanniában leállt a vasúti közlekedés. Végül is az ASLEF, a kormány egyre fokozódó nyomására, továbbá amikor az angol szakszervezeti mozgalom központja, a TUC is ellene fordult, feladta a harcot. Íme a levél:

Kedves Koszorús Elvtárs!

Nagyon köszönöm üzenetét, amelyben szolidaritásukról biztosítják szakszervezetünket a Brit Vasutakkal folytatott vitánkban. Táviratuk arról győzött meg bennünket, hogy kellő alapossággal felbecsülték helyzetünket, és megértették: *miért folyamodott szakszervezetünk sztrájkhoz?* Ez a körülmény rendkívül biztató számunkra, mert a sajtó nagy része úgy jellemezte sztrájkunk célját, hogy az haladásellenes. A munkaügyi vitát a Brit Államvasutaknak az a határozata váltotta ki, amellyel a mozdonyvezetők számára elfogadhatatlan munkabeosztást akarnak bevezetni.

A Brit Államvasutak vezetői közölték, hogy azokat, akik nem hajlandók az új szolgálati beosztás szerint dolgozni, felfüggesztik állásukból. Szakszervezetünknek nem maradt más lehetősége, mint sztrájkfelhívással megvédeni azokat a dolgozókat és munkahelyeket, amelyek a támadás központjába kerültek. *Ezért döntött szakszervezetünk végrehajtó bizottsága a minden anyagi és szellemi erőt mozgósító sztrájkfelhívás mellett.* Ez egyébként megfelelt az ASLEF küldöttértekezlet két hónappal korábbi határozatának. A munkaügyi vita ideje alatt a vasút vezetői kijelentették, hogy írásbeli felmondást küldenek a mozdonyszemélyzetnek, és véglegesen bezárják a vasutat, ha július 20-ig nem állnak munkába az új szolgálati beosztás szerint. Ezzel egyidejűleg megfélemlítési kampányt indítottak a sztrájkoló ASLEF és az országos vasutas-szakszervezet, a NUR tagjai ellen. Ez a kampány többek között abból állt, hogy az államvasutak vezetői álláshirdetési helyet béreltek az újságokban, személyre szóló leveleket írtak a sztrájkoló tagok lakáscímére, telefonszolgálatot béreltek, hogy a mozdonyvezetőkkel közölhessék, törzstagságuk, nyugdíjuk és egyéb jogaik mennyire nyirbálódnak meg, ha elbocsátásukra sor kerül.

Korábban, a TUC főtitkára úgy nyilatkozott, hogy ha a Brit Államvasutak elbocsátással fenyegeti a mozdonyvezetőket, akkor ez az egész szakszervezeti mozgalom ügyévé válik. Amikor a fenyegetésből valóság lett, akkor szakszervezetünket, valamint az iparág többi szakszervezetét beidézték a TUC pénz- és közügyek bizottságához. Itt megállapodás jött létre a bizottság és a Brit Államvasutak között, *hogy az ASLEF-tagok, lényegében az államvasutak feltételei alapján, felveszik a munkát.* E megállapodás utáni napon a Brit Államvasutak közölte a sajtóval, hogy egy jottányi sem mozdult a vasút eredeti álláspontjától, és hogy örömmel fogadja a TUC pénz- és közügyek bizottságának támogatását az ASLEF véleményével szemben.

Sok, hozzám érkezett levél bizonyítja, hogy szükség van a szakszervezeti szolidaritásra. A közeljövőben törvényerőre emelik a *Foglalkoztatási Törvényt*, ezért az egész munkásmozgalomnak egyesülnie kell e közös ügyben, ha sikeresen akarunk harcolni a törvény vészjósló kilátásai ellen.

A történtek ellenére az ASLEF továbbra is aktív szerepet vállal a TUC kampányában, és amint a dolgozók más csoportjait támadás éri, nekünk kell biztosítani az egységfrontot. Csakis így leszünk képesek szembeszállni a kormány azon szándékával, hogy Nagy-Britanniában az aktív szakszervezeti mozgalmat megszüntesse.

Őszinte tisztelettel
Ray Buckton
főtitkár

Az őszi idény első hónapjában

Pezsgő kulturális élet Dunakeszin

A Dunakeszi József Attila Művelődési Központ fúvószenekarát és formációs versenytáncegyüttesét *felkérték az idei Budapesti Nemzetközi Vásáron való fellépésre.* A vásár szabadtéri színpadán szeptember 19-én mindkét művészeti csoport nagy számú közönség előtt adott sikeres műsort. A fúvószenekar ezenkívül a *14. Fóti Ősz* rendezvénysorozatán működött közre. A formációs versenytánccsoport szeptember 4-én a Magyar Camping és Caravanning Club által, a diósjenői kempingben rendezett országos találkozón aratott nagy sikert.

A művelődési ház programjában szeptemberben politikai jellegű programok is szerepeltek. A Pest és Szófia megyék közötti kapcsolat jegyében szeptember 13—18-ig *magyar—bolgár barátsági és kulturális hetet rendeztek.* A művelődési központ ebből az alkalomból bolgár delegációt fogadott. A vendégek megismerkedtek az intézmény munkájával, majd az ifjúsági és szocialista brigádklubban — a járműjavító dolgozóival együtt — nagy érdeklődéssel hallgatták *Vaszilij Mitusevnek*, a szófiai megyei pártbizottság agitációs és propaganda osztály vezetőjének előadását a bolgár nép nagy vezérének, *Dimitrovnak* az életéről.

A rendezvények közül érdemes megemlíteni még az öregek napját, amelyen ötszáz nyugdíjas vett részt. A legkisebb korosztályról sem feledkeztek meg az intézmény vezetői. Szeptember 25-én műsort rendeztek részükre. Háromszáz óvodás tekintette meg a *Kalapkaland* című mesesorozatot.

A művelődési központban a *Gödöllői Galéria* anyagának nyugat-európai művészek munkáiból álló *Tájépítészet* című fotókiállítást mutattak be az érdeklődőknek. Az elmúlt hónapban ismét megrendezték (a Pest megyei Iparcikk Kiskereskedelmi Vállalattal együttműködve) a kedvezményes vásárlással, tanácsadással egybekötött két hétig nyitvatartó bútor- és lakberendezési kiállítást, amelyet naponta ötszázan tekintettek meg.

Szőnyi Lajos

Fazekas Lajos

Az ablakon keresztül

Az ablakon keresztül nézem az őszt:
Hulló virágok, sárgult levelek,
borzolt, szürke határ, végtelen mezők;
de fönn a felhők már hozzák a telet.

Sötét varjak gubbasztanak a fákon,
s hangjuk — fülembe cseng a méla „kár”.
Nincs méh, nem zöng a hervadt virágon.
S talán holnap fehér lesz már a határ.

Messze, messze száll az utolsó sereg:
gólyák, fecskék — ó vándormadarak!
Az elhullott magot a csűrök alatt

fölcsipegetik az éhes verebek.
S ölemben cicám, künn a szél dorombol.
Töltök és iszom tűzgyújtó boromból.

Szombathelyen megkezdődött a tömegpolitikai oktatás

Az elmúlt oktatási év tapasztalatait értékelve a szombathelyi területi szakszervezeti bizottság még július 29-i ülésén meghatározta az 1982/83-as év feladatait. Ezután az elnökség által is jóváhagyott feladatterveket a helyi sajátosságok figyelembevételével dolgozták ki a szakszervezeti bizottságok.

A vezető propagandisták közül húszat *Gárdonyban*, közel 80-at *Szombathelyen* készítettek fel az idei oktatások megtartására, levezetésére. Az SZMT-ék továbbképzéseire csak azokat küldik a négy megyéből, akik a két felkészítésből valamelyik ok miatt kimaradtak. A tavalyi jó tapasztalatok alapján tervezik, hogy a tömegpolitikai oktatások féléidejében — januárban — tartanak még valamennyi propagandista bevonásával egy tematikus kiegészítő felkészítést.

A *Társadalmunk kérdései I.* témakörébe 6 tanfolyamra 153 hallgatót, a *Társadalmunk kérdései II.* 10 csoportjába 217 vasutast iskoláztak be. Legtöbben az *Időszerű kérdések* tanfolyamára járnak: a 110 csoportnak 2519 hallgatója, részvevője lesz. A tisztségviselők és bizalmiak képzését valamennyi szakszervezeti bizottság megszervezte, a területen 65 tanfolyamot indítanak. Nyolc szakszervezeti bizottság megrendezi a szocialista brigádvezetők fórumát.

(jakab)

A Mai Magazin novemberi száma

A szakszervezetek színes, képes folyóiratának vezető publicisztikája ezúttal a pletyka természetrajzával ismerteti meg az olvasót.

Hazafi József egy hetet töltött a városszéli mesterkedők között, akik milliós üzletekről ábrándoznak, de akik „komoly stratégia alapján dolgoznak. Egy emberről addig le nem szállnak, míg annak van valami eladnivalója, vagy akár egy húszasa — venni valamit”.

A magát „javíthatatlan örömzenésznek” nevező *Máté Péterrel Szántó Péter* készített interjút, *Dogossy Katalin* osztályfőnöki órán vett részt a VI. a-ban, s feljegyezte a gyerekek szavait a zsebpénz értékéről.

Különös, de meghitt világba vezeti az olvasót *Bajor Nagy Ernő:* Mint alkoholista az italmérésbe, úgy zuhanok be napi munkám végeztével az antikvárium ajtaján. Nem mintha egy bizonyos könyvet keresnék, ami nélkül szegény és fakó az életem. Maga a keresés vonz a naponta látott polcok felé.

Egy rendőr állt szemben nyolc bűnözővel az idei nyáron a Margitszigeten — vadkempingezők védelmében. *Schmidt Attila* riportja azokat az okokat kutatja, amelyek ezeket a fiatalembereket a bűn kényszerpályájára sodorták.

Szépnek lenni, szépnek maradni, ez a csábító cél évezredek óta foglalkoztatja az emberiséget. A Magazin riportjából kiderül — a tetszeni vágyás a mai kor emberéből sem veszett ki. De ki mennyi időt és pénzt szán erre?

S még néhány cím a szakszervezetek színes, képes belpolitikai folyóiratának novemberi számából: Megmondják a csillagok? Újság a képernyőn. A részeges telefonautomata, Homokos országatyák.

Országjáró szegedi nyugdíjasok

A szegedi nyugdíjascsoport vezetői fontos feladatuknak tekintik az idős emberekkel való törődést, a közösséghez való tartozás erősítését. A nyugdíjasok összetartozásának egyik szép példája a közös kirándulások szervezése. Országjáró túráik során saját költségükön az idén ellátogattak *Gyulára, Szilvásváradra, Szentendrére és Székesfehérvárra.*

Legutóbb, szeptember első felében hetven idős ember kelt útra, hogy az ország keleti részét bebarangolják. *Voltak Nyíregyházán és környékén, a Tokaji-hegyvidéken.* Ellátogattak *Záhonyba*, ahol a vendéglátók autóbusz-körutazás során bemutatták a átrakókörzet munkáját, életét. Az egyhetes kirándulás befejező állomása *Miskolc—Lillafüred* volt. Gyönyörködtek a festői tájban, a Hámori-tóban, a közeli barlangok természeti szépségében, s természetesen utaztak az erdei kisvasúton is. A közös útról élményekkel gazdagon érkeztek haza.

De nemcsak az említett kirándulások tartják össze az idős embereket. Havonta műsoros klubdélutánokat rendeznek, ahol a szórakozás mellett jut idő a beszélgetésre is.

A tagcsoport gondoskodik a kevés nyugdíjjal rendelkezőkről is. *Közülük április végéig 25-öt küldenek Balatonfüredre és Vonyarcvashegyre egyhónapos díjtalan üdültetésre.*

KITÜNTETETT VSZB-TITKÁR

Személyzetisből lett tisztségviselő

ÚJSÁGHÍR: Henyei Ferencnek, az Utasellátó Vállalat szakszervezeti bizottsága titkárának több évtizedes munkája elismeréséül, nyugalomba vonulása alkalmából az Elnöki Tanács a Munka Érdemrend ezüst fokozatát adományozta.

Henyei Ferenc vasutas-dinasztiából származik. A vasúti szolgálat első éveiben végigjárta a ranglétra csaknem minden fokát. Pályamunkásként kezdte és a legkritikusabb időszakban, 1941-ben került a rákosrendezői pályaudvarra. Akkoriban a szokottnál is fontosabbá vált a vasúti közlekedés. A történelmi események sodrába került pályaudvar, az ottani munka kemény próbatétel volt a kezdő vasutasnak.

A vasúti munka sűrűjében kezdte

— *Voltam kocsifelíró, távirász, forgalmista, térfelvigyázó, szinte minden olyan munkakörben dolgoztam, ami egy nagy pályaudvaron fontos és nélkülözhetetlen* — emlékezik a vasútnál eltöltött évekre —. Négy polgárit végeztem, majd a munka mellett leérettségiztem. Később elvégeztem a tisztképzőt és a Marxizmus—Leninizmus szakosítót. Közvetlenül az ellenforradalom után, személyzeti osztályvezető lettem a MÁV Kórházban, majd néhány év múlva az Utasellátó Vállalatnál bíztak meg ugyancsak a személyzeti tennivalókkal. *1971-től függetlenített szakszervezeti tisztségviselőként dolgoztam. Négy esztendeje a vállalati szakszervezeti bizotság titkárává választottak.* Itt az Utasellátó Vállalatnál nagyon jó, összetartó közösségre találtam. Vállalatunk eddig kilenc alkalommal nyerte el a kiváló címet. Ez is bizonyítja, hogy az Utasellátó dolgozói éveken át színvonalas teljesítményt nyújtanak. És ez nem csekélység.

Sok még a tennivaló

Ezután, szinte átmenet nélkül, a szakszervezeti munkáról, eredményekről és gondokról esett szó.

— Felső- és középszinten jó az együttműködés a gazdasági és a mozgalmi vezetők között. A bizalmiaknál azonban még van javítanivalónk. Ezt a célt szolgálják azok a felkészítők, melyeket részükre szervezünk. Arra oktatjuk őket, hogy ismerjék meg jogaikat, kötelességeiket és mindennapi munkában gyakorolják ismereteiket. Talán az utóbbi nehezebb.

— Mi az oka ennek, és hogyan lehet ezen változtatni?

— *Az a baj, hogy nincs mindenkiben meg együtt a kellő felkészültség, a talpraesettség és a bátorság.* Ha bármelyik tulajdonság hiányzik a bizalmiból, már nem képes élni a lehetőségekkel. Éppen ezért mindinkább olyan embereket választanak bizalminak, akik megvédik a kis közösség érdekeit és adott esetben bátran képviselik a kollektíva álláspontját. Ezen a téren akad még tennivalónk. Nálunk sok a társadalmi titkár. Egy-egy titkárhoz számos mellék- és fővonal állomásán levő Utasellátó tartozik. Nem könnyű velük rendszeresen tartani a kapcsolatot, és sok fáradtságot kíván a mozgalmi teendők ellátása. Ám a társadalmi titkárok így is jól összetartják a területileg szétszórt hálózatot.

— Jelenleg mely területeken van a legtöbb tennivaló?

— Az utóbbi időben vállalatunknál is történtek olyan intézkedések, hogy kisvállalkozók kezébe adjuk üzleteink egy részét. Árverés útján juthatnak szakembereink a boltokhoz és üzemegységekhez. Mindez számos új probléma forrása is. *Megoldatlan például az üzleti alkalmazottak érdekképviselete.* Mire az átszerveződés befejeződik, legalább kétezer ember dolgozik majd szerződéses viszonyban. Az új munkakapcsolatra nincs kialakult gyakorlat. Egy biztos, az önálló kis egységeket nehéz lesz bekapcsolni a hagyományos szakszervezeti munkába. *A bizalmihálózat kialakítása ugyancsak akadályba ütközik.* A főnök és beosztott az eddiginél szorosabb függőségi viszonya, valamint az üzletvezető kizárólagos anyagi felelőssége miatt pillanatnyilag nem látjuk még, mi volna a helyes megoldás.

Várják a lakóhelyi pártszervezetben

Henyei Ferencnek néhány hónap van csupán hátra a nyugdíjig, de még mindig a korábbi évekhez hasonló lendülettel végzi a dolgát, egyengeti az ügyeket. Amikor arról faggattam, mit csinál majd, ha már nyugdíjas lesz, így válaszol:

— *A lakóhelyemen, a pártalapszervezetben már számítanak rám.* Itt a vállalatnál a nyugdíjas csoport vezetője 75 éves. Gyakran mondogatja, hogy szívesen átadná nekem ezt a munkát, ha nyugdíjba megyek. Szeretnék majd fokozatosan átállni a nyugdíjas életmódra. Remélem a horgászásra is több időm jut. A feleségem már nyugdíjas. A fiam nemrég szerelt le a katonaságtól, szintén az Utasellátónál dolgozik.

— ly—a —

Távoli városok, közeli barátok

Ki tud többet a Szovjetunióról?

A Szovjetunió december 30-án ünnepli államalapításának 60. évfordulóját. Ebből az alkalomból a Magyar—Szovjet Baráti Társaság Országos Elnöksége nagyszabású vetélkedősorozatot indított *„Távoli városok, közeli barátok”* címmel. Az izgalmas szellemi tornán a budapesti vasútigazgatóság osztályainak szocialista brigádjai is részt vettek.

Október 12-én nyolc, egyenként három tagból álló csapat versengett az elsőségért A vetélkedés izgalmát fokozta az úgynevezett szellemi röplabda- és a keresd a hibát játék.

A győztes a távközlési és automatizálási osztály fiataljainak csapata lett. Az első három helyezettet a zsüri értékes tárgyjutalomban részesítette. **(s)**

A vetélkedő győztesei: Polgár Sándor, Németh László, Kerényi Sándor

(Óvári Árpád felvétele)

Konferencia Norvégiában

Bővül az étkező- és hálókocsi szolgáltatás

Az Utasellátó Vállalat önálló szervezetté alakulása után, 1970-ben lett az EFK (Európai Menetrendi Konferencia) tagja és azóta rendszeresen felhasználja ezt a fórumot arra, hogy nemzetközi szolgáltatásait az adott lehetőségek keretein belül bővítse.

Ebben az évben az EFK-t a Norvég Államvasutak rendezte meg. A konferencia részvevői az 1983/85-ös időszakra készítették el a menetrendeket és a kocsikiállítási megállapodásokat. *Több olyan határozat született, melyek az Utasellátó Vállalat mozgószolgálati egységeinek üzemeltetésében változásokat hoznak.* Ezek közül a leglényegesebbek a következők:

Az északi fekvésű szocialista országokban a bolgár tengerpart iránt megnyilvánuló fokozódó érdeklődést figyelembe véve Bulgária a jövő nyártól kezdve új nemzetközi vonatot kap, mely Berlinből Prágán, Budapesten és Bukaresten keresztül viszi az utasokat Várnába. *A szerelvényben Budapest és Várna között naponta két magyar fekvő- és egy hálókocsi közlekedik, míg fővárosunk és Berlin között egy-egy Utasellátó étkező- és hálókocsi áll az utasvendégek rendelkezésére.* Az új összeköttetés miatt — amely a TRÁKIA nevet kapta — a Pannonia Expressz egész évben Berlin és Szófia között közlekedik. A téli menetrendi időszakban ebben a járatban is hálókocsit üzemeltetnek.

Mint ismeretes, ez év nyarától Utasellátó étkezőkocsi gondoskodik az utasok ellátásáról Budapest és Salzburg között a Wiener Walzerben. Szolgáltatásaival az osztrák vasút és az utazóközönség is meg volt elégedve. Ennek is része van abban, hogy *most újabb nyugati étkezőkocsi-járat született:* a jövő évi nyári menetrend életbe lépésével az Orient Expresszben is magyar étkezőkocsi közlekedik Bécsig.

Az athéni hálókocsi-járat után a MAESTRAL Expresszben a spliti hálókocsival együtt — hetente háromszor — Rómába is indít hálókocsit az Utasellátó.

Baráti találkozó

A Budapesti Műszaki Egyetem 200. évfordulójának megünneplésére több ország híres egyetemének rektorát hívták meg. Ebből az alkalomból Budapestre érkezett *Belov Ivan Vaszilevics,* a Moszkvai Vasútmérnöki Egyetem rektora, a közgazdaságtudományok doktora és *Kocsnev Fedor Petrovics,* nyugalmazott rektor. a műszaki tudományok doktora és a Budapesti Műszaki Egyetem díszdoktora.

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, valamint a Szovjet Tudomány és Kultúra Háza közötti Együttműködési Szerződés alapján a Moszkvai Vasútmérnöki Egyetem rektorát és nyugalmazott rektorát október 11-én a Vasúti Főosztály látta vendégül.

Szűcs Zoltán, a MÁV vezérigazgatója fogadta és hosszasan elbeszélgetett a moszkvai egyetem rektoraival a vasút jelenlegi gondjairól és perspektívájáról. Többek között szóba került az is, hogy a Moszkvai Vasútmérnöki Egyetem 1948-tól képez magyar szakembereket és az eddig eltelt idő alatt több mint 150-en szereztek ott mérnöki, illetve mérnök-közgazdász oklevelet.

1978-ban a közlekedési szakemberképzésben nyújtott kiemelkedő eredményeiért a Moszkvai Vasútmérnöki Egyetemet a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa a *„Béke és Barátság"* érdemrenddel tüntette ki.

A beszélgetés során Szűcs Zoltán kiemelte a szovjet közlekedési mérnökképzés magas színvonalát és elismeréssel szólt az ott végzett mérnökök munkájáról.

A fogadás után a Moszkvai Vasútmérnöki Egyetem professzorai jó hangulatú baráti találkozón vettek részt, tanítványaikkal, akik az egyetem hallgatói voltak.

Megjegyezzük

Új rendelkezés, régi szemlélet

Lapunk 1980. június 2-i számában, a Vandalizmus hivatalból címmel tettük szóvá a salgótarjáni szertárfőnökségnél selejtezett anyagok elégetését, a még használható bútorok, vaságyak szétdarabolását. A cikkre a budapesti igazgatóság anyaggazdálkodási osztályának vezetője válaszolt, amelyet lapunk június 30-i számában tettünk közzé. Emlékeztetőül két mondat a levélből:

„A salgótarjáni szertárfőnökségen 1980. május 13-án lezajlott selejtezés megfelelt a MÁV Hivatalos Lap 1970. évi 8. számában közölt... rendeletnek... A jövőben még nagyobb gondot fordítunk a gazdaságosság szem előtt tartására!"

E sorok közlése óta eltelt két év. Az idén szeptember végén és október elején a hatvani szertárnál szintén szemtanúja voltam a selejtezésnek. Sajnos, ez kísértetiesen hasonlított a salgótarjánihoz. Láthattam ismét a vandál pusztítást. Szétzúztak egy írógépet, két számológépet, több motorkerékpárt és kerékpárt, valamint villamossági gépeket és szerszámokat. Egy Riga motorkerékpár szemre is jó állapotban volt. A kerékpárokat lángvágóval daraboltak szét, némelyiken alig használt külső gumik voltak.

A vasutasok közül sokan örömmel megvásárolták volna a selejtezésre kerülő használati tárgyakat. Ezt egyébként utasítás is rögzíti. Az 1980. december 24-én megjelent 51. számú Hivatalos Lap hatályon kívül helyezte ugyanis az 1970. évi 8. számú rendelkezést és módosította a selejtezés értékesítésével kapcsolatos tennivalókat.

Az 51. számú Hivatalos Lap említett rendelkezésének 8. pontja (581. oldal) a következőket rögzíti: „Elektromos elven működő műszerek, irodagépek, elektromos meghajtású kisgépek selejtté minősítését a fogyóeszközön olajfestékkel írt »S« betűvel kell megjelölni. Ezeket szétbontani, alkatrészeit leszerelni vagy összetörni nem szabad... Bontatlanul kell értékesíteni!"

E rendelkezés 11. pontja figyelmeztet: „Különleges előírások alapján kell a műszerek, rádiók, irodai és háztartási gépek selejtezését is elvégezni. Ezen fogyóeszközöket csak abban az esetben szabad selejtezni, ha azok selejtezhetőségéről a javításra illetékes szerv írásban nyilatkozik."

Kommentárt ehhez nem szükséges fűzni.

Sz. F.

Szociális helyzet alulnézetben (3.)

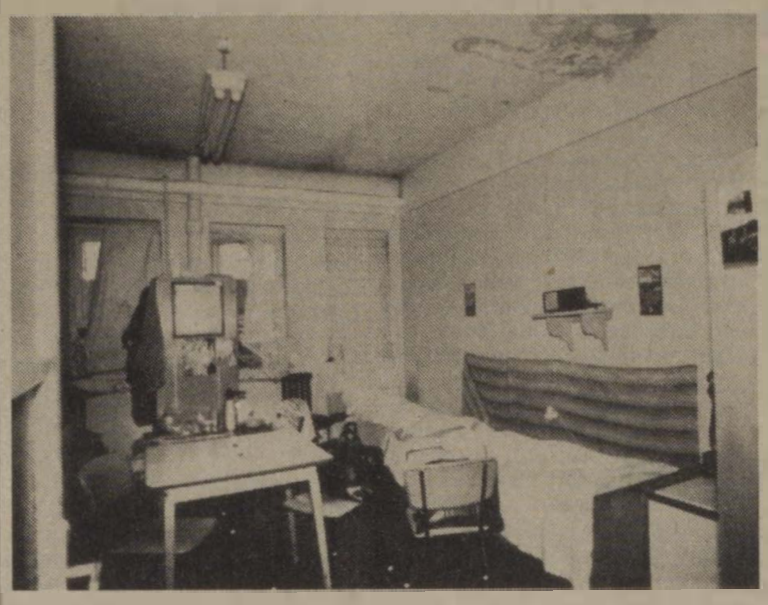
Ki ismeri a partitúrát?

Talán sohasem lesz vége ennek a napnak, kesergek magamban, miközben veszteglő teherkocsikat kerülgetve lépkedünk a zúzott köveken, bukdácsolunk a szétdobált féktuskók és a vagonokból kiömlött szén- és műtrágyakupacok között. Több kilométert gyalogoltunk már a sínek birodalmában, tájékozódni sem tudok merre járunk, de ez nem is zavar, kitartóan követem két kísérőmet. Cipőnket és ruhánkat belepte a szürke por, izzadunk. *Gurbán* és *Hégerné* nem panaszkodik, ők tudták mi vár ránk, miattam feláldozták ezt a napot. A sínek mellett már látom az épületet, ahová igyekszünk.

— Ez a Május 1. munkásszálló — jegyzi meg *Gurbán,* amikor megállunk egy percre a bejárati ajtó előtt. Oldalt, az üvegablakra egy plakátot ragasztottak. Fiatalokat csábít a vasúthoz, precízen felsorolva a beosztásokat és a kereseti lehetőségeket. Hangosan olvasom az utolsó sorokat: *„Legyén a munkatársunk. Szükség esetén munkásszállást biztosítunk..."* *Hégerné* mosolyog.

— Ez csak propaganda. Ilyenkor ősszel szinte senkit sem tudunk munkásszállón elhelyezni. Nincs hely.

Már nem hisznek a mesékben



A 17-es szoba is beázik. Ha esik az eső, biztonságosabb a földön aludni

Belépünk az épületbe. Magas, szimpatikus férfi csatlakozik hozzánk. *Dömsödi Pál* kocsivizsgáló, a IX-es pártalapszervezet titkára. Ő kalauzol bennünket. Rövid idő alatt minden lényeges dolgot elmond.

A szállóban huszonöt embert lehet elhelyezni. A földszinten a kocsiszolgálat dolgozóinak öltözői, fürdői vannak, az emeleten a szobák. Felmegyünk a lépcsőkön.

— *A szobák egy-, két- és négyágyasak* — magyarázza a párttitkár. — *A falakat 1978-ban festették utoljára. Az épületet 1952-ben adták át a kocsiszolgálatnak és azóta csak toldozzák-foldozzák. Fel kellene már újítani itt mindent!*

Benyitunk a fürdőbe. *Amit látunk, ahhoz nem szükséges kommentár.* A két zuhanyrózsa mögött átázott a fal, felgyűrődött az olajfesték. Az étkezde berendezései is több évtizedesek.

— *Évek óta kérjük már, hogy adjanak végre új székeket és asztalokat, hiszen repedezettek, kopottak. Pár ezerért kicserélhetnék az egészet, de senki sem törődik vele* — kereg *Dömsödi Pál.*

A földszinten megtekintjük a Nyugati rendező kocsivizsgálóinak öltözőjét és fürdőjét. *A látvány lehangoló.* Az ajtók, ablakok keretei már elrohadtak, a radiátorokat vastagon lepi a rozsda. A korrózió a zuhanyok csöveit is megtámadta. A sötét, nyirkos helyiség börtöncellára emlékeztet. *A tizenöt zuhanyozóból* — amelyeket átázott betonfalak választanak el egymástól — *jelenleg öt üzemképes!* A többit nyitócsap hiánya és egyéb okok miatt nem lehet használni. A kocsimosóknak külön öltözőjük, étkezdéjük van. Kísérőim a plafonon levő sárga foltokra mutatnak. Azok a beázás nyomai. Rejtély, hogy a vasút kijavítja-e valamikor? Nincs ember a szállóban, aki ebben hinne. Az asztal mellett egy törődött, idős vasutas szőlőt szemelget. Mosolyogva szemléli kis csoportunkat, és alig hallhatóan mormogja:

— *Megint egy szemle, aztán marad minden a régi. Nálunk ez a szokás...*

A legnagyobb ellenség a víz

Tovább megyünk. A helyszín egy másik munkásszálló, a kocsijavítóké. Velünk tart *Szabó János* részlegvezető is. Ennek az épületnek az állapota még elképesztőbb. Mutatnak egy WC-t, amely az eldugult szennyvízelvezető csövek miatt másfél éve nem használható. Már szükségtelen ismételni, hogy a hiba kijavítását hányszor kérték az épületfenntartó főnökségtől. Jelentések, ügyiratok tömkelegét lehetne idézni. *Az egész annyit ért, mint falra hányt borsó.*

Benyitunk a 17-es számú szobába. Az egyik ágy fölött a plafonon négyzetméternyi nagyságú beázás. Amikor esik az eső, a gyanútlanul alvó lakó felébred, hiszen a szobában is esik. Kop, kop... Csöpög a víz a hasára. Nincs mit tenni, meg kell ágyazni a földön. Ilyenkor a vasutas kényelmes sátrakról álmodik, ózondús levegőjű hegyek között.

Ebben az épületben talán a víz a legnagyobb ellenség. Nem ott jelenik meg, ahol normális körülmények között számítani lehet rá. Kiszivárog a csövek mellett és átáztatja a falakat, mint az étkezde mosogatója is. A dolgozók igyekszenek felvenni ellene a harcot, de nem sok sikerrel. A mosogató szifonjára például tejeszacskót tekertek.

Az emeleti folyosó végén félig befalazott ablak. Átdereng rajta az őszi nap pislákoló fénye.

— *A lakók ezen az ablakon át csempészték be a nőket* — *magyarázza valaki.* — *Létrát támasztottak a falnak, azon közlekedtek a látogatók, kijátszva a portás éberségét. Ezért kellett befalaztatni.*

Lent a földszinten, ahol a kocsijavítók fürdenek és öltöznek, szintén eldugultak már a csatornák. Leszakadt vízvételcsöveket, belyukadt falakat, megroggyant mosdókat töredezett csempéket látni.

— *Ki kellene cserélni a csöveket. Nem igaz az, hogy a vasútnak nincs erre pénze!* — jegyzi meg a részlegvezető.

Javasolják, hogy győződjek meg arról is, milyen körülmények között dolgoznak a kocsilakatosok. Amikor kimegyünk a vagonokkal zsúfolt helyszínre, és meglátom a rogyadozó javítóműhelyeket, elhagyott tanyák, tönkrement kisiparosok bungalói jutnak az eszembe. *A látvány leírásához kevés az igazán kifejező szó, még a szakszervezeti funkcionáriusok is döbbenten szemlélik a terepet.*

— Mikor járt itt utoljára vasúti vezető? — kérdezem.

— *Nagyon régen, én nem is emlékszem rá* — válaszolja *Huber Ferenc* főbizalmi, aki jöttünkre abbahagyta a munkát és az itt dolgozók Tiborcaként, szószólójaként csatlakozott hozzánk. A hosszú, huzatos röptető alatt állunk. Ide tolják be két sínpáron a javításra szoruló vagonokat. A lakatosok, amikor dolgoznak, bebújnak a kocsik alá, csak a hátuk, a derekuk marad kívül. *A tetőn azonban nincs csatorna, ezért amikor esik, áznak a javítók. Csak a vagonok maradnak szárazon.* Ilyenkor megduzzad a vágányok között levő vastag olajsár. A hibák természetétől függően alá kell feküdni a járműveknek. A szerelők deszkalapot fabrikáltak maguknak, hogy a sínekre fektetve védelmet nyújtson.

Mostoha szolgálati ág

— *Nincs pénz csatornára sem, pedig az itt dolgozók emberfeletti munkát végeznek* — mondja a főbizalmi. — *A féklakatosok, kocsijavítók, kocsivizsgálók, lakatosok többsége nem fiatal. A vasút iránti ragaszkodásuk köti ide őket.* Egyszer körülnézett nálunk egy újfelvételes, de amikor meglátta, hogy milyen körülmények között dolgozunk, másnap már be se jött.

Kis szünet után elgondolkozva folytatja:

— *Tönkremennek itt az emberek. Hajlott lesz a hátuk, reumás a derekuk. A legjobban az fáj, hogy ha a munkakörülmények minimális javításáért szót emelünk, tetőt, csatornát kérünk, elutasítják, vagy egyszerűen elfelejtik. Az időjárás viszontagságai és a munkáltatás körülményei miatt sok dolgozó rokkant már meg. A leszázalékolás utáni perspektíva pedig legfeljebb portási állás.*

Szabó János részlegvezető egy hidraulikus kocsiemelő berendezést mutat. Nincs fölötte semmilyen tető. Télen a szerszámhoz fagy a kéz, ha esik, átázik a ruha.

— Terveztünk egyszer egy könnyűszerkezetes tetőt, felkutattuk azt is, honnan lehet anyagot beszerezni, a kivitelezést társadalmi munkában vállaltuk. Az egész 140 ezer forintba került volna. A felsőbbség, pénzhiányra hivatkozva áthúzta a számításunkat.

Nem volt 140 ezer forint a dolgozók védelmére!

Szabad-e hát csodálkozni azon, hogy huszonöt lakatos, esztergályos, festő, asztalos hiányzik e mostoha szolgálati ág közkatonái közül?! Mit lehet tenni? A vagonokat javítani kell, szerencsére a dolgozók itt nem kényeskednek. Egy ember több szakmunkát is elvégez. Az asztalos például esztergályozik, a lakatos fest vagy fát gyalul. Naponta ötven-hatvan kocsit télen is ki kell javítani.

Járjuk a pajtaszerű műhelyeket. A tető szinte mindenütt beázik, a mennyezeti világítótestekről is csöpög a víz. A kocsijavítók műhelyei 1954-ben épültek. A falak kívül-belül omladoznak. A legszükségesebb javításokat az itt dolgozók végzik. A betonpadlót eltakarja az olaj és a sár. A takarítás szinte lehetetlen. Rosszak a kocsiemelő berendezések is. A sarokban egy felújított esztergagépet mutatnak. *Négy hónappal ezelőtt szállították ide, de a tmk, amely szintén a körzeti üzemfőnökséghez tartozik, még nem építette be.* Pedig az esztergagép a kocsijavítók nélkülözhetetlen munkaeszköze.

— Mi lehet az oka a késedelemnek?

— Viccesen hangzik, de azt mondták, hogy a gép alapját azért nem tudják megcsinálni, mert *nincs söder* — magyarázza *Szabó János.* — Nem tudunk tovább várni. Majd kommunista műszakot szervezünk, a sínek közül sódert hozunk és elkészítjük az alapot. Mi már hozzászoktunk ehhez, hiszen a fűtést is magunk szereltük.

Kinek az érdeke?

Egy másik műhelyben a 380 volttal üzemelő hatalmas kompresszort nézegetjük. Ez a gép termeli a munkához nélkülözhetetlen sűrített levegőt. *Fóliával terítették le, mert másfél éve beázik a tető, a víz rácsorog a gépre és ez rendkívül balesetveszélyes.* Emiatt üzemeltetni sem lehetne. A víz a kerékeszterga aknáját is ellepi, az udvarról folyik az épületbe. Szivattyút még nem kaptak. Esztergálás közben remeg, dübörög az épület, a mennyezetről asztallap nagyságú vakolatdarabok hullanak a földre. Ha nem erősítik meg a mennyezetet, egyszer az is leszakad.

A műhelyek előtti vágányon már két napja áll egy vagon. Az úticélja Törökország. A részlegvezető odaszól a főbizalminak:

— *Hegesszétek már meg ezt a kocsit, aztán folytathatja az útját!*

— *Nem tudjuk meghegeszteni főnök! Már két napja nincs disszugáz. Rég megcsináltuk volna, hiszen ötperces munka az egész. A gázellátás azonban akadozik.*

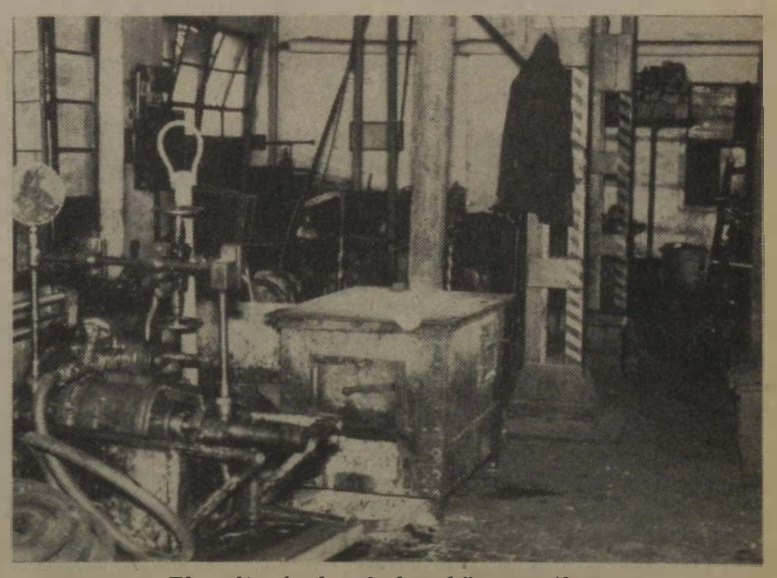
Számunkra szinte érthetetlen, hogy ilyen szervezésen múló apróságok is akadályozhatják a folyamatos munkát. A főnök csóválja a fejét és legyint. Mi is szó nélkül követjük a főbizalmit a kocsijavítók étkezdéjébe. Befejeztük a szemlét, *még mindannyian a látottak hatása alatt vagyunk.* Leülünk néhány percre az asztalok mellé, *Huber Ferenc* a melegítő konyháról kávét hozat. Az étkezde tiszta, szép. A látottak után megnyugtató a szemnek a kulturáltság e pici oázisa. A főbizalmi hangosan gondolkodik:

— Tavaly új öntöttvas radiátorokat kaptunk az étkezdébe és a fürdőbe. Már közeledett a tél, de hiába sürgettük, a szerelők nem jöttek. Mi vállaltuk a munkát. Szabadnapokon és munkaidő után felszereltük a radiátorokat. Ha nem csináljuk meg, télen megdermedt volna a leves az asztalon. *Olyanok vagyunk mi, mint egy önfenntartó üzem, vagy egy kisvállalkozó.* Ha azt akarjuk, hogy ne álljon meg a munka, nekünk kell összefogni. *Nem számíthatunk senkire.* Ez a csináld magad mozgalom! Mintha nem lennének javítókarbantartó részlegek a MÁV-nál! *Az egyik főnökség idegenként kezeli a másikat.* Pedig valamennyien vasúti érdekeket szolgálunk...

Csak éppen az összhang hiányzik. Mintha a zenekarok tagjai karmesterek nélkül játszanának. Vagy a karmesterek nem ismerik a partitúrát?

Kaszala Sándor

(Vége)



Elavult gépek, piszkos környezetben
(Laczkó Ildikó felvételei)

„Ha együtt döntünk, közös a felelősség”

Beszélgetés Vaál János püspökladányi szb-titkárral

Vaál Jánost egy továbbképző tanfolyamon ismertem meg. Az osztályteremben az első padsorban foglalt helyet, mint aki megszokta, hogy mindig közelről figyel, érdeklődik, néz szembe az emberekkel. Egész lénye derűt, nyugalmat árasztott, ízes beszéde a felföldi tájakra emlékeztet. A tanfolyam kezdetén, a társadalmi tisztségek kijelölésénél kollégiumfelelős lett. *„Tudjátok milyen komoly munkát jelent ez?”* — kérdezte a második találkozás alkalmával. S mert maga is meglepődött a felelősségteljes. nagy elfoglaltságon, még hozzátette: *„tegnap is jó sokáig tanácskoztunk az önkormányzat tagjaival”*. Aztán rögtön tájékoztatott is a legfontosabb tudnivalókról. Úgy, ahogy otthon is mindig teszi.

Tsz-kovácsból mozdonyvezető

Negyven évvel ezelőtt, egy osztályfőnöki órán megkérdezte a tanára: mi akarsz lenni, ha felnősz? János barkácsoló, fúró, faragó gyerek volt, mert a barátja édesapját jól ismerte, annak példáját akarta követni. Magabiztosan felelte: *mozdonyvezető.*

A sors úgy hozta, hogy valóban mozdonyvezető lett. A család tagjai közül — régmúlt időkre visszatekintve — elsőként lépett ki a paraszti munkából. Szántó, vető őseitől azonban, saját bevallása szerint csak annyiban különbözött, hogy az ekevas helyett, a mozdony szabályzóját fogta. A tanárnak adott választ persze annak idején nem fontolta meg alaposan. Azt azonban igen, hogy szívéhez közel álló szakmát válasszon. Kovács akart lenni. Alig tizennégy évesen be is állt a termelőszövetkezet kovácsműhelyébe, ahol kisegítőként három év, tíz hónapot dolgozott. A szakvizsgát — különböző okok miatt — mégis mint vasutas szerezte meg.

Huszonkét éves volt, amikor a püspökladányi fűtőházban, munkásként ismerkedni kezdett a vasúttal. *Másfél évig volt salakos, rámoló széntéri munkás, mosó, begyújtó, aztán tartalékmozdonyon kisegítő fűtő.* Műszaki érdeklődése hamarosan továbbtanulásra ösztönözte és erre vezetőitől lehetőséget is kapott. Munkahelyére nem hozott szégyent. A szakmai tanfolyamokat egymás után fejezte be jeles, kitűnő eredménnyel. Máig is jó szívvel emlékezik segítőire, oktatóira, klünösen *Antal Jenőre, Cseh Józsefre, Csonka Jánosra.*

A körülötte élő emberek sorsa mindig érdekelte. Nyugodt, higgadt természetével, őszinte, megfontolt véleménynyilvánításaival, nemcsak bizalmat ébreszt maga iránt, de elismerést, tekintélyt is szerzett. *A vasút után hamarosan a szakszervezeti mozgalomnak is elkötelezte magát. 1972-ben a püspökladányi vontatási főnökség társadalmi szb-titkára lett és ettől kezdve a család gyakran nélkülözte.* Alig tette le a mozdonyvezetői szolgálatot, ment az emberek közé, hogy közvetlenül ismerkedjen életükkel, problémáikkal. Előfordult, hogy két szolgálat között, csak az elemózsiás táskáért szaladt haza. Aztán mert a szépet, a költészetet is mindig szerette, gyakran versfaragásra ihlették belső érzései. Vagy nyolcvan verse közül az egyiket ars poétikának nevezi.

Vaál János

Minden idejét a közösségnek szánja

Három évvel ezelőtt elbúcsúzott a mozdonyvezetéstől és az újonnan alakult püspökladányi körzeti üzemfőnökség függetlenített szb-titkára lett. Azóta szolgálatát nem kell megosztania a gép s az emberek között. Munkaidejét, sokszor a szabad idő nagy részét is, immár teljes egészében a közösség dolgaira fordítja. Huszonhárom állomás területét járja, több mint kétszáz vágánykilométer hálózaton, hol egyedül, hol a főnökség vezetőivel, a munkatársaival. A gazdasági munka segítésében nincs különösebb baj, az emberek tudják és jól teljesítik feladataikat. A főnökség tavaly száz százalékon felüli eredménnyel zárta az évet, és hasonló munkasikerek várhatók ebben az esztendőben is. Igaz, nem mennek mindig zökkenőmentesen a dolgok, de hát azért vannak a munkahelyi vezetők, hogy irányító, szervezőintézkedésekkel oldják meg a problémákat. Vaál János szerint *mindig egyetértéssel és közösen.* Ami nála azt is jelenti, hogy nemcsak a jót, a rosszat is együtt vállalják. Egy alkalommal például, a felettes gazdasági szerv vezetői nem értettek egyet a helyiek intézkedésével. Emiatt fegyelmit helyeztek kilátásba a főnök ellen. A szakszervezeti bizottság titkára ekkor ezt mondta: *adjanak nekem is fegyelmit, meg a pártalapszervezet titkárának is. Együtt döntöttünk, közös a felelősség. Mivel nekik volt igazuk, a fegyelmi elmaradt.*

A körzeti üzemfőnökség ezerhatszáz körüli létszámmal dolgozik. Ahány ember, annyi probléma — szokták mondani és ez nincs másképp Püspökladányban sem. Csakhogy az embereket foglalkoztató kérdések megismerésére itt különös gondot fordítanak. *Hetenként egyszer kihelyezett fogadónapokat tartanak,* s ha valamelyik állomásra, munkahelyre sűrűbben kell kiutazni, az szb-titkár nem hagyja szó nélkül.

— *Ha túl gyakran jövünk* — mondja — *azt jelenti, hogy baj van nálatok. Próbáljatok a saját portátokra jobban figyelni.*

A vezetőknek kell példát mutatni

Azért is az intelem, mert Vaál János fontosnak tartja: *az egészséges légkört, jó emberi kapcsolatokat elsősorban a munkahelyi vezetőknek, tisztségviselőknek kell elősegiteni, méghozzá példamutatással, kifogástalan magatartással.* Nem mindig van így. Kisebb szolgálati helyeken, a személyes ellentétek, a vezetői túlkapások sokszor okoznak gondot, és elvonják az időt, figyelmet más, fontosabb kérdésektől. Ilyenkor többször is szóba kerül, hogy a felesleges energiát a munkában kell levezetni.

Négy évtized is eltelt, hogy Vaál János gyerekfejjel a sok pénz miatt akart vasutas lenni. *Hamar megismerte, hogy az örömteljes munkához annak szeretete, becsülése is szükséges.* Szerencsére egyiknek sem érezte hiányát. Bizonyára ezért lett háromszor is kiváló dolgozó, és 1976-ban a Munka Érdemrend bronz fokozatának tulajdonosa. Az évek múlásával elméletben és gyakorlatban is megtanulta: *csak meggyőző, szép szóval, kölcsönös bizalommal és megbecsüléssel, őszinteséggel lehet új és új emberi értékeket felszínre hozni, a kiteljesedéshez szükséges egészséges, jó légkört megteremteni.*

Munkájában — a partnervezetők és a szakszervezeti tisztségviselők segítségével — ennek megvalósítására törekszik.

Pálinkás Katalin

Ötletvásár Szombathelyen

A szombathelyi járműjavító üzemben a szocialista brigádok és a dolgozók széles körű bevonásával *ötletvásárt rendeztek,* melyre 149 ötlet érkezett be. 7750 Ft került kifizetésre, 50, 100, 500 forint összegekben. Az elhangzott és írásban beadott ötletek közül *53-at ötletként, 34-et pedig újításként fogadtak el.* Az értékelő bizottság tagjai — az üzem főmérnöke, munkavédelmi ügyintézője és az osztályvezetők — 62 ötletet nem tudtak díjazni. A rendezvény alatt elhangzott javaslatok gazdasági hasznossága jelentős, ezért az ötletbörzét minden évben megrendezik.

Nők pályamunkán

Lorántffyék példát mutatnak

A sátoraljaújhelyi pft főnökségén 1974-ben alakult a *Lorántffy Zsuzsa* szocialista brigád. Névadójuk I. Rákóczi György haladó gondolkodású felesége volt. A brigád nemcsak kezdeményezője. hanem aktív részese is a főnökség kulturális rendezvényeinek, élen járnak a véradásban, a családi ünnepek előkészítésében. Tavaly, a művelődési bizottság közreműködésével hobbi kiállítást rendeztek.

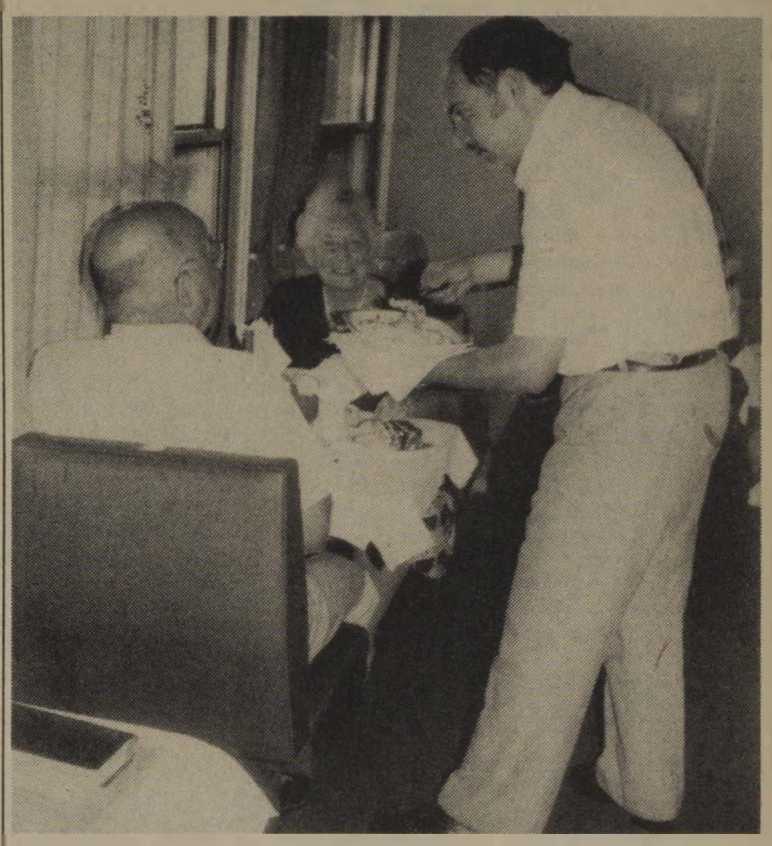
A közelmúltban háromnapos kirándulást szerveztek *Budapestre.* Megtekintették többek között a Budai Várat, a Nemzeti Galériát és a Nemzeti Múzeumot. A brigád gyakran szervez színház- és hangversenylátogatást is.

Elégedettek voltak a külföldi vendégek

A TOUROPA és az Utasellátó eredményes együttműködése

Mint arról már hírt adtunk, Nyugat-Európa egyik legnagyobb idegenforgalmi vállalata, a TOUROPA az idén is sikeres magyarországi utakat szervezett. Az Utasellátó Vállalat együttműködésével *a nyári idényben, szombatonként a TOUROPA szerelvény Ausztria felől Hegyeshalomnál lépte át a határt, és Siófokra szállította kéthetes üdülésre az utasait.* Az érkező vendégek az étkezőkocsiban ebédet, a hazautazók pedig vacsorát kaptak.

Már befejeződött az idény. Az utolsó úton az idei tapasztalatokról *Ehrenpfort Werner,* a TOUROPA magyarországi megbízott vezetője nyilatkozott.



Kovács Miklós pincér ebédet szolgál fel

— *Az idén 30 százalékkal növekedett a Magyarországra utazó turistáink száma. Jövőre előreláthatóan további 20 százalékos növekedésre lehet számítani. Már május első hetében szeretnénk megkezdeni a szezont, és szeptember közepén fejezzük be. Ez körülbelül négy héttel hosszabbítja meg az idényt.*

— Mi volt a véleménye a magyar konyháról?

— *Elégedettek voltunk az Utasellátó ételeivel, az árakkal és a felszolgálás kulturáltságával is.* Szeretnénk, ha jövőre a magyar étkezőkocsi nem Hegyeshalomnál, hanem Bécsben várná csoportunkat. Remélem, hogy a következő szezon végén is hasonló elégedettséggel számolhatok majd be tapasztalatainkról.

Drégely Vilmos

Szovjet vendégek Szegeden

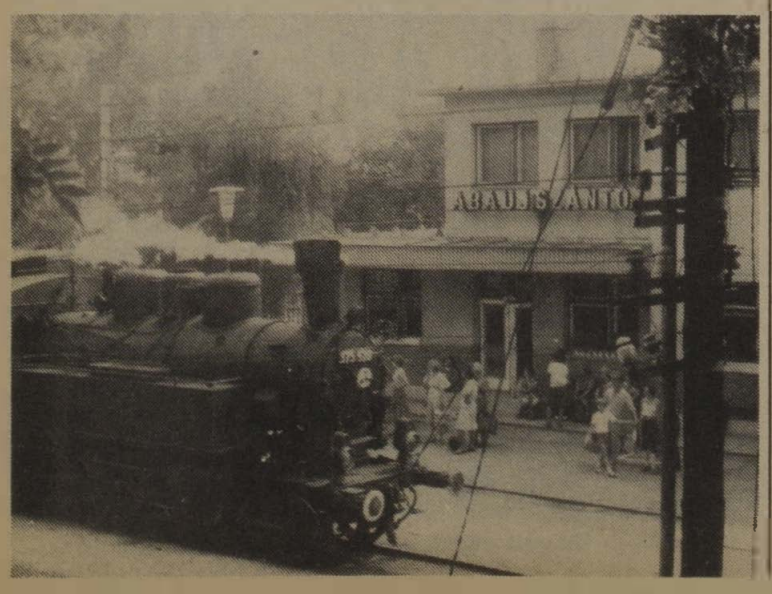
Október elején barátságvonattal hazánkba érkeztek a moszkvai munkások és szakszervezeti aktivisták küldöttei. A delegáció tagjai október 8-i, rövid szegedi tartózkodásuk során, megkoszorúzták a hazánk felszabadításáért vívott harcokban hősi halált halt szovjet katonák és tisztek emlékműveit, majd üzemlátogatáson vettek részt. Délután a vasútigazgatóság MSZBT-tagcsoportjának tiszteletére — Szeged felszabadulásának 38. évfordulója tiszteletére — baráti gyűlésen vettek részt. A vasutas művelődési házban tartott ünnepségen *dr. Baláspiri Lajosné,* a tagcsoport titkára mondott ünnepi beszédet, majd a delegációval érkezett moszkvai öntevékeny művészeti csoport adott ízelítőt az orosz népi tánc és ének kultúrájából. A szovjet művészek színvonalas műsora nagy sikert aratott.

G. J.

AZ UTOLSÓ GŐZÖSÖK

Vasútvonalainknak ma már csak elenyésző hányadán közlekednek gőzmozdonyok. A Szerencs és Hidasnémeti közötti 51 km-es távolságon azonban még ezek a 375-ös „briketdiódások” továbbítják a vonatokat. Napjaik azonban meg vannak számlálva, mert rövidesen felváltják őket a korszerűbb, tisztább dízelek. A felvétel a múlt század végén épült vonal Abaszántó állomásán készült.

(Tóth Zoltán felvétele)



KEDÉLYES NÉPEK

Egy szó mint száz: igencsak kedélyes népek laknak mifelénk. A magasröptű tréfáknak se szeri, se száma. Hallgatom a rádióban az üvegbegyűjtésre illetékes nyilatkozatát (régi téma, szakállas téma, csaknem oly hosszú a szakálla, mint a piros süveges Télapónak). Mármár azt hinném, nincs új a nap alatt — de van. Egyes élelmiszerboltok előtt olyan nagy méretű konténereket helyeztek el, amelyek nappal és éjjel egyaránt befogadják a fölössé vált, üres üvegeket. E konténereknek sikerük volt — vitathatatlan. Más kérdés, hogy kiötlői nem ilyen sikert reméltek. Mert a konténer megtelt ugyan, de nem üveggel. Hogy mi mindennel, azt nem tudtam meg — a nyilatkozó tekintettel volt a hallgatókra, s diszkréten elhallgatta. Gondolom, akik ezt meg azt belehajigálták, kivétel nélkül kedélyes népek lehettek, akiknek van humorérzékük s kitűnően tudnak derülni saját élcükön.

Hányan lehetnek? Nem tudom. Több százan? Több ezren?... Sokan, annyi bizonyos, mert megannyi elmésségre futja humorvénájukból. Ők azok, akik a vadonatúj személykocsik műbőr ülését éles késsel felhasítják, a villanykörtéket kicsavarják foglalatukból, s a mellékhelyiségekből a papírt, törülközőt mágusi ügyességgel, másodpercek alatt eltüntetik. A szerelvény még el sem éri a százlábú hidat a Keletiben, ők már megtették a magukét: vígan derülhetnek. Ők azok, akik a közutak KRESZ-tábláit időnként elfordítják, az utcák fölötti lámpákból az izzót csúzlival kilövik — hadd történjenek szívmelengető koccanások, hadd botladozzanak a kései járókelők.

Ők azok, akik olyannyira tisztelik a művészetet, hogy a köztéri szobrok orrát letörik, a plakátok junói alkatú leányainak szakállt rajzolnak, ők keresztelték át a budapesti ADY-szobrot két betű odapingálásával FRADY-szoborrá. Ők azok, akik oly módon üzennek hadat a nosztalgiának, hogy a Csipkerózsika-álmából éppen csak ébredező pesti Dunakorzó mozdítható karosszékét a villamosvágányra dobták. Ha nemcsak a szék ment volna tönkre, hanem történetesen a villamos is kisiklik — teljes a siker. Ők azok, akik a gépkocsik motorházáról letörik a márkát jelző emblémát vagy az ablaktörlő lapátot (a tükörrel együtt, már igazi farsangi hahota), nyávognak, ugatnak a filmvetítéseken, s kispajtásnak szólítják a botra támaszkodó nagypapákat. Több százan vannak? Több ezren? Talán még többen?

Marci barátom igazi mintaférj. Már-már más jelző illenék rá a szabadosság korában — amellyel ő nem él. Házassága boldog, s ezt nem is titkolja. Levelet kapott a minap, az aláírás nem ismeretlen: *„Egy jóakarója”*. Miről tájékoztatta Jóakaró? Ama kellemes hírrel örvendeztette meg, hogy hűségesnek vélt hitvese munkaidőben — délelőttönként — olykor másfél-két órára is eltűnik hivatalából, s érdekes módon akkor tűnik el az osztályvezetője is. Marci jóhiszemű: hisz a hitvesének, de a névtelen levél íróját sem szívesen vádolná meg rágalmazással. Jobb megoldás híján szabadságot kért egy napra, s megállt hitvesének munkahelyével szemben. Tizenegy óra tájt valóban kilépett a kapun az asszony, méghozzá nem is egyedül. Az osztályvezetőjével. *Az osztályvezető mosolygós, volt, csinos és rokonszenves. S szőke, akárcsak Marci hitvese. Még abban sem különbözött tőle, hogy ugyancsak szoknyát viselt. Ugyanis a főnök — asszony.* S hetente kétszer együtt mennek el a vállalati központba. (Szerencse persze, hogy nem egy kényes témájú, új magyar film főszereplői.)

Simon rabja a városszéli kiskertjének. Tavasztól őszig matat benne, nyírja a füvet, gondozza a gyümölcsfákat, s a faház mellett parányi rózsakertet is kialakított. Csak a telekszomszédok a megmondhatói, hogy az évek során hány hétvégét — sőt, olykor hétközben — hány délutánt bíbelődött el ott. A minap telefon riasztotta: valaki a távolabbi szomszédságból szólt, hogy villám csapott a faházba, a tűzoltókat már riasztották, de siessen ő is, mentse ami menthető. Simon sápadtan pattant fel kerékpárja nyergébe, s versenyzőket megszégyenítő sebességgel vette a kanyarokat, nyomta a pedált. A kiskerthez érve nem látott tűzoltókat. Igaz, tüzet sem. Béke honolt a tájon, oly csendes béke, amilyen az őszies estéken megkívántatik. Rossz tréfa volt ez is — persze kevésbé rossz, mintha valaki pajzán jókedvében, kivágott volna néhány gyümölcsfát. Aki tud derülni e tréfán — derüljön.

Júlia a könyvek rajongója. Vágya, hogy egyszer hatalmas könyvtára legyen ... ám ahhoz előbb megfelelő nagy lakás is kellene. Néhány könyv számára megfelel persze a néhány négyzetméteres szoba egyetlen polca is, kivált, hogy a könyvek rendre cserélődnek. Júlia könyvtárba jár, tíz-tizenkét nap alatt kiolvas egy-egy regényt. Ám a múltkor bosszúság érte: valakinek ismét kedves ötlete támadt. Éppen amikor a legérdekesebb fordulat következett — a gyanús idegen bekopogtatott a házba — hiányzott a könyv 67. oldala. Valaki kitépte. Vélhetnénk véletlennek is persze, ha nem hiányozna a 167., sőt a 267. oldal is. A 367. csupán azért nem tűnt el, mert a regény annak rendje és módja szerint a 312. oldalon véget ér Derűs befejezés — bosszantó (más számára derűs) közjátékkal.

Hol vagytok, ti régi szép diáktréfák? Amikor lekváros kenyeret tettünk a mindig éhes, kövér Kósa padjába, amikor a szünetben valaki összevarrta Szemerédi felöltőjének az ujját, s amikor elfűrészeltük Zengő tanár úr székének a lábát. Az érte járó intőt emelt fővel vállaltuk, s lelke mélyén tán' Zengő sem haragudott azokra, akik tettüket nem tagadták. De kik a ma kocsirongálói, szobortördelői, könyvcsonkítói, névtelen levélírói? Kik azok a tízek, százak, ezrek? Ha csak egy is nevét adná tettéhez, ha nem maradna arctalan csínytevő, tudnám, mit kellene tenni.

Annyi bizonyos: nem elégednék meg holmi intővel. Még a rovást is kevesellném. Legfeljebb azt mondanák — nem értem a tréfát. Mivelhogy mindennek a fele sem tréfa!

F. T.

Üzemfőnökség a Keletiben

Naponta 245 személyszállító vonat érkezik és indul a Keleti pályaudvarról, míg 36 személy és 11 tehervonat a józsefvárosi állomásról. A naponta megforduló utasok száma — a hét napjaitól függően — 80-100 ezer körül mozog. Ezt a forgalmat idegen telepállomások szerelvényein kívül, mintegy 640 saját állagú személykocsival látják el. A személyvonatok közlekedésére jellemző, hogy 33 nemzetközi vonat közlekedik a nyári időszakban, közöttük a *Tisza*, a *Budapest*, a *Wiener-Walzer*, az *Orient express*, hogy csak néhányat említsünk. Ezenkívül számtalan belföldi expressz, gyors és távolsági személyvonat. Az elővárosi forgalmat, a gyermek és turista vonatokat sem hagyhatjuk figyelmen kívül. Ezek együtt terhelik az üzemi tervet és a késett érkezések miatt improvizálást tesznek szükségessé. Ez a rögtönzés az itt dolgozók készségét teszi óránként próbára.

Készülnek a télre

A Keleti Körzeti Üzemfőnökség vezetői éppen a téliforgalmi felkészülésről tárgyaltak, amikor náluk jártam.

— Az elmúlt télen a gyakori havazás sok gondot okozott. Ezúttal dolgoztak először együtt az üzemegységek. Az előző években még az érdekek elkülönültek, hiszen a váltók és keresztezések tisztítását a pályafenntartásiak végezték. — mondja *Molnár Gábor* üzemfőnök. — A tapasztalatokból okultunk. *A váltók tisztítását és a peronok takarítását jobban meg kell szerveznünk.* Újítóink készítettek egy szerkezetet, amely a mozdony levegőjét magasnyomásúra fokozza és kerozén-petróleum keverékkel nagy hatásfokkal olvasztja a havat. *Lakatos Béla* mérnök-technikus és *Kovács László* csoportvezető újítását kísérletre elfogadtuk, a hasznosítási eljárás folyamatban van.

Ha már a műszaki tevékenységről esett szó érdemes rámutatni, hogy a kocsijavító és karbantartó vágányok mellé a targonca közlekedés és baleset megelőzés érdekében, 700 méteres hosszban, szilárd burkolatot képeztek ki társadalmi munkában.

Elégtelen volt a víznyerési lehetőség is. A személykocsik víztartályait nem tudták kellően tölteni. Tenni kellett valamit.

Alkotó kollektíva

— Először 1981-ben az „öreg XII. vágánynál", majd 1982-ben a mosó-karbantartó vágányoknál — télen is kihasználható — 1240 méter, második lépcsőként a csarnoki vágányok közé: további 1050 méter hosszban azonos rendszerű vízhálózatot építettünk ki, a szocialista brigádok segítségével. Ehhez 400 literes tartályt, magasnyomású hidrofort szereltünk — mondja *Czippán László* műszaki üzemfőnökhelyettes. — *Ezáltal a kocsik korábbi 15-17 perces töltési ideje 3-4 percre csökkent.* Ma tehát egységnyi idő alatt több kocsit tudunk vízzel ellátni mint a korábbi időszakban.

Napjainkban mind több szó esik a tervszerű munkáról, a gazdálkodásról és a minőségről. A Budapest-Keleti pályaudvar személykocsijai negyedévenként 10 ezer alkalommal lépnek ki határainkon. És erre a kilépésre csupán 3 ezrelék visszautasítás jut. Ez nem rossz. Nézzünk meg néhány ezzel összefüggő intézkedést.

Az 1. sz. villamos fűtőgép eddig csak 1000 voltos feszültség mellett tudta a személykocsik fűtési rendszerét ellenőrizni. *Ma ugyanaz a gép 1000, 1500 és 3000 volt mellett is képes ugyanerre.* Az egyes országok vasútjai eltérő feszültségi viszonyok mellett fűtik a vonatokat, és ezzel a megoldással ma mindegyikére érvényes minőségvizsgálathoz jutottak. Ezt pedig egy ifjú alkotó brigád, mérnök, technikus, művezető és munkás, végezte nagy hozzáértéssel: *Szendrei András* vontatási vezető-mérnök, *Oros Boldizsár* művezető, *Bankó Ernő* csoportvezető, *Czakó István* villamos művezető teljes értékű csapatot képez.

Ezzel a géptípussal fűtenek ma már Szegeden és a Déli pályaudvaron.

— Az ötnapos munkahét problémákat vetett fel a kocsikarbantartásnál — mondja *Zaránd György*, a műszaki kocsiszolgálati üzem vezetője. — Bevezettük a 12/36-os szolgálatot 40—40 fővel, és így a munka folyamatosságát péntekre, szombatra és vasárnapra is kiterjesztettük. Ettől a részlegvizsgák ideje két napról egy napra csökkent. Természetes ehhez a dolgozók egyetértését is kikértük.

Amin javítani kell

— *Az idei nyár mérsékeltebb volt a korábbinál* — állítja Molnár Gábor. — *Ez nemcsak a nyugati, hanem a szocialista országok forgalmában is jelentkezett. Noha voltak kifejezetten jól kihasznált vonatok, mint a Pannónia, a jellemző mégsem ez volt.*

A nyári elemzésből kitűnt, hogy az átmenő nemzetközi vonatokon az utazó takarítónők nem látták el jól feladatukat, de a pályaudvari közbeeső takarítás sem volt eredményes.

A személyszállító vonatok az első nyolc hónapban 98,29 százalékban indultak menetrendszerűen. Ez több a tervezettnél. A pályaudvarra viszont sok esetben késetten érkeznek a vonatok. *Ám a menetrend szerinti indítás az üzemi terv megbízhatóságát, a végrehajtás szorgalmát dicséri.* Végül is itt fordulnak vissza a vonatok ismét menetrendszerű helyzetükbe. A forgalomra jellemző; hogy csupán a Keleti üzemrésznél 165 millió forint a személyszállítás bevétele. Noha ezzel nem érték el a tervezettet, mit sem von le abból a munkából. amit a pénztárosok végeztek.

A vontatójárművek üzemkészsége 103, 14 százalékos, ami jó eredmény. Ezt egy, a Keletiben készült mozdonydiagnosztizáló rendszer tette lehetővé. Gyors a hibabehatárolás és megszüntetés. Hatása a forgalomra nem vitatható.

Józsefváros állomáson a kocsiigényes árutonnatervet 95,14 százalékra teljesítették. Ez elmarad a tervezettől. A darabárus és kocsirakományos kocsik tartózkodási ideje 39,12 óra, amely 91,72 százalékos teljesítménynek felel meg. Ezeket a kocsikat pedig 86,87 százalékos menetrendszerűséggel indított vonatokkal továbbítják. És itt érkeztünk el a sajátságos problémákhoz, összefüggésekhez, amelyek nehezen oldható gondot jelentenek az ott dolgozóknak.

Három éve ígérik

Nehezíti a józsefvárosiak helyzetét, hogy 1979 április 15-re „ígérték" a 25 tonnás mozgó daru üzembe állítását. *Ez többszöri póthatáridők ellenére még ma sem üzemel!* Feladata lenne az 5 tonnás konténerek kezelése, melynek hiányában két Lancer-Boss 10 tonnás targoncát és két mobil darut kell munkába állítani.

Micsoda tékozlás eszközzel, energiával és élőmunkával! A Lancerek éjjel-nappal üzemelnek, így karbantartásukra nincs idő. A konténer-terminálok ürítése lassú. Ám ha a 25 tonnás darut végül is átadnák üzemelésre az 5 tonnások kiberakása felgyorsulna. Tavaly ugyanott az öt és húsztonnás konténerekből 110 ezret mozgattak. Az idén várhatóan 10—20 százalékkal emelkedik a forgalom és naponta 450—500 konténert is meg kell mozdítani.

— *Ha a Lancerek nappal „szolgálnának", karbantartásuk javulna és csökkenne a gépkocsik várakozási ideje. Ez azért sem közömbös, mert bár 7 gépkocsivezetőt felvettünk, hiányuk még ma is gátolja a továbbítást* — jegyezte meg *Kiss Gyula* üzemegység-vezető, majd így folytatta:

— Naponta öt vágányt „húzunk" meg azért, hogy az idegen kocsikat kisorozzuk. Ezek az első menettel kerülnek beállításra. Ennek ellenére a 33,13 órás tervvel szemben csak 40,18 órát tudunk elérni. Mindez, 4253 kocsit érintve, már nagy óraszámot jelent. Az üzemviteli szolgálat célul tűzte ki ezeknek a kocsiknak legalább 10 százalékkal gyorsabb hazaküldését, hisz konvertibilis valutáról van szó.

A Keleti üzemfőnökség rendelkezik azokkal a képességekkel és szellemi tartalékokkal, mellyel megoldható lesz a szogáltatás kiterjesztése és a konténer terminál még jobb kihasználása; a gépkocsik szervizelése és alkatrész-ellátása. A műszaki szolgálat profiljához illő gépkarbantartás és jármű üzemeltetés gondjain máris munkálkodnak.

Szabó Béla

Abonyi hétköznapok

Az állomás kijáratánál emléktábla hirdeti: *„Nagy-Abony Mezővárosban 125 évvel ezelőtt 1847. szeptember 1-én Széchenyi István jelenlétében nyitották meg a vaspályát."* A vasúttal egyidős műemlék felvételi épület szimmetrikus elrendezésével valami késő-klasszicista stílusra emlékeztet, külsejét tavaly hozták rendbe. A forgalmi iroda mellett terebélyesedő száz évnél öregebb platánt állítólag még *Vámos Izidor*, a szakállárói híres hajdani főnök ültette.

Dióhéjban ennyit a múltról. A jelenről *Molnár Lászlóné* állomásfőnökkel és *Kovács Mihály* forgalmi szolgálattevővel beszélgetünk.

— Abony két nagy állomás, Szolnok és Cegléd között van. Előnyös vagy hátrányos az ilyen szomszédság?

— *Ha mindent — jót és rosszat — egybevetünk, inkább a hátrányait kell megemlíteni. A vonalon mostanában eléggé hullámzó az elegyáramlás, amikor aztán Szolnok és Cegléd kapacitása kimerül, a mi állomásunk dugig megtelik engedélyre váró vonatokkal.* Szolnokra még nem is annyira jellemző, de Pest felé átlagosan fél óra jut egy-egy vonatra. Ennél csak a delta át közlekedő szerelvények várnak többet, időszakonként két-három órát. Szerepet játszik mindebben az örökös pályaépítés is, a vágányzárak erősen lecsökkentik az átbocsátóképességet. Ez egyrészt a személyszállító vonatok késéseiben és a sok engedélyre várásban mérhető le. Napi 150—180 vonatnál tetemes mindkettő.

— A vasúton az idén érezhetően csökkent a teherforgalom. Mennyire mérhető ez le Abonyon?

— *A leadásunk nem csökkent.* A TÜZÉP-nek és a környező téeszeknek most is rengeteg áru érkezik. Feladásban viszont jóval elmaradtunk a tavalyi évtől. Tudni kell, hogy az állomás legnagyobb foglalkoztatója a helyi téglagyár volt. Ők most az összes terméküket a VOLÁN-nal szállíttatják. Máskor ilyentájt már rakták a cukorrépát. Úgy néz ki, az idén ez is elmarad. *Sajnos itt még mindig érvényesül a hatvannyolcas tendencia, amely arccal a közút felé fordította a fuvaroztatókat.* Hozzájárulhatott a csökkenéshez az a néhány évvel ezelőtti rendelet, amelynek értelmében csak ötven kilométer feletti távolságra kellett vasúti kocsit biztosítani. Ami a jövőt illeti, várható, hogy a vállalatok idővel „megtérnek". hiszen a fuvardíjszabás emelése jobban kihat az országútra, mint ránk.

— Régebben az állomások is részt vállaltak a szállíttató felek megnyerésében. Az állomásfőnök felkerekedett, tárgyalt az üzemek képviselőivel. Érvelt, ecsetelte a vasút előnyeit. Hogy van ez most?

— *A fuvarszervezést a körzetesítés óta átvette az üzemfőnökség.* Úgy tudom, ott most is történnek erőfeszítések a szállítók megnyerésére. Erőszakkal azonban senkit sem lehet visszaterelni a vasútra. Az áremelések bizonyára jobb belátásra térítik a fuvaroztatókat.

— A személyforgalomban mennyire érezhető a díjszabás duplájára emelése?

Az utasforgalmunk változatlanul nagy. Sok az ingázó Abony—Szolnok és Abony—Budapest között is. Szeptember elseje óta jelentősen nőtt a bevétel annak ellenére, hogy kevesebben szálltak vonatra. Megfigyeltük, akik eddig a Nyugati pályaudvarig utaztak, most csak Kőbánya-Kispestig váltanak jegyet. Kispest és a Nyugati között nyolc forint a teljesáru menetjegy ára, metrón ugyanez a távolság egyetlen forintba kerül.

Tóth Zoltán

Szarvason bevált a munkaerő-átcsoportosítás

Személypénztárost és forgalmistát helyettesít a raktárnok

Szarvas állomás kulcsszerepet tölt be a város gazdasági életében. Az ipari és a mezőgazdasági termékek nagy részét vasúton szállítják rendeltetési helyükre.

Földesi Lajos állomásfőnök tájékoztatott az állomás gondjairól, eredményeiről.

— *Az állomáson 25 vasutas dolgozik* — mondja. — *Két váltókezelő hiányzik. Ennek ellenére az idén még nem volt túlóra. Ez a jobb munkaszervezésnek köszönhető.*

— Mit jelent ez konkrétabban?

— Két évvel ezelőtt átcsoportosítottuk a munkaerőt. *Ha például hiányzik egy személypénztáros, akkor helyette a raktárnok ül az ablak mögé. Szombatonként és vasárnapokon ugyancsak a raktárnok helyettesíti a forgalmi szolgálattevőt.* A takarítók munkáját pedig a málházók veszik át. Ezt természetesen csak úgy valósíthattuk meg, hogy vasutasaink megszerezték a szükséges szakvizsgákat.

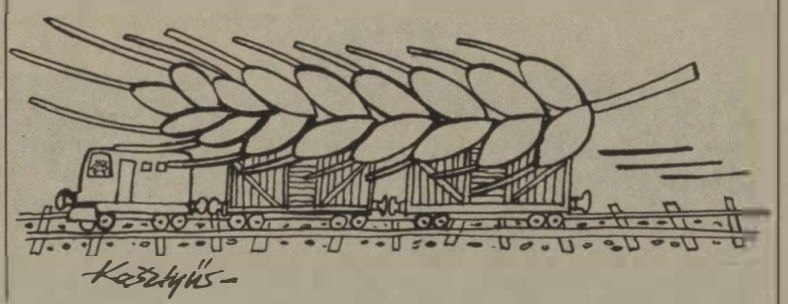
A szarvasi vasutasok az első három negyedévben szállítási tonnatervüket 107,47 százalékra teljesítették, és 1 millió 813 ezer utast szállítottak. 121 ezerrel többet, mint az elmúlt év hasonló időszakában. Ebben az évben sem üzemi, sem tárgyi baleset nem történt. Az anyag- és energiamegtakarítás eredménye 200 ezer forint.

Az állomás dolgozói élenjárnak a társadalmi munkában is. Legutóbb például a vágányokat és a rakterületet takarították és rendbehozták a felvételi épület mögötti Lenin parkot.

Most az őszi forgalomban kell helytállniok. Gabonafélékből és lisztből eddig mintegy 10 ezer tonnát szállítottak, többnyire exportra. December 31-ig még ötezer tonnát kell továbbítaniuk. Ezenkívül természetesen több más mezőgazdasági terményt (napraforgót, kukoricát stb.) kell rendeltetési helyére juttatni.

Séra Sándor

Őszi forgalom idején



Módszertani bemutató a vasúti Kraszna-hídon

A MÁV vonalain a talpfák és betonaljak javítására több eljárást is kipróbáltak, a végleges döntés az osztrák Neumann-féle *Traversan módszer* mellett szól.

Az első bemutatók 1972-ben kezdődtek elsősorban nyílt pályákon, majd később kitérőkben is sikeresen vizsgázott az eljárás. *A MÁV az alkalmazási területet ezelőtt két évvel kiszélesítette a hídfák javítására is.* Eddig két helyen volt a mátészalkaihoz hasonló módszertani bemutató — Sarkadon a Fekete-Körösön és a Győr-Sopron megyei Abdán, a Rába folyón levő vasúti hidakon.

Az eljárás lényege az, hogy a kilazult síncsavarok helyét kitisztítják, az osztrák cég által biztosított műgyantával megtöltik, s így újra lehet kötni a sínszálat. *Ezzel az eljárással 8—10 évvel meghosszabbodhat a talpfák élettartama.* Ha azt is figyelembe vesszük, hogy egy hídfa több mint 2500 forint, a megtakarítás igen jelentős. Természetesen ez az eljárás elképzelhetetlen a Bosch-cég kisgépei nélkül — áramfejlesztő, ütvecsavarozó, fúrógép és sarokcsiszoló —, mint a Kraszna-hídon is tapasztaltuk, ezek a kisgépek könnyen kezelhetők, üzembiztosak.

A Traversan eljárást ma már több mint húsz országban alkalmazzák a világon. Ebben a magyar szakembereknek is részük van. A kísérleteket ugyanis a Győri és a Grazi Műszaki Főiskolán is végezték.

A bemutatott Traversan eljáráshoz kapcsolódik a sínszálak magasság kiegyenlítésére alkalmazott *„Lupolen"* lemezek behelyezése. Ezt a rugalmas műanyag lemezt ma már a MÁV hazai gyártmányból használja. A tapasztalatok igen jók, amit bizonyít az is, hogy a PEMÜ solymári gyárában készített lemezek iránt a Neumann-cég is érdeklődik.

Zsoldos Barnabás

SZÜRETI BÁL

Már csak néhány nap volt hátra ahhoz, hogy *Kerekes András* falujában megrendezzék a szokásos szüreti bált. Az ifjabbak a készülődés lázában égtek, csak Kerekes kocsirendező volt nagy gondban, mert vasárnap, a nevezetes napon szolgálatba kell mennie.

Ő még csak meglenne a mulatság nélkül, de Erzsike, a menyasszonya úgy készül, mintha a világ legtermészetesebb dolga lenne, hogy ők ott legyenek.

András egyik este — egy kicsit bátortalanul ugyan, de kijelentette, hogy azon a napon éppen szolgálatban lesz.

— Szabadságot kérsz. Valaki majd helyettesít — mondta a kis menyasszony, akinek fogalma sem volt arról. hogy most ősszel, a csúcsforgalom idején milyen nagy gond a rendezőben egy embert helyettesíteni.

Kerekes magyarázni próbálta, hogy ha igazán szereti és a felesége lesz, sokszor le kell majd mondani a szórakozásról. Hiába, ez a vasutas feleségek sorsa.

— Akkor majd hozzád, illetve a vasutadhoz igazodom — érvelt Erzsike —, de most lehet, hogy ez lesz az utolsó alkalom, hogy szüreti mulatságba mehetünk. Most az egyszer igazodj hozzám.

András felfortyant és majdnem hangosan kimondta, hogy ez nem olyan egyszerű, ahogyan Erzsi elképzeli, de feleslegesnek tartotta a további vitát.

Tudta, hogy hasztalan egy lépést is tenni az ügyben, de azért másnap odaállt a főlöttese elé, s kérte, hogy vasárnap mentsék fel a szolgálat alól.

A főlöttese meg sem kérdezte, hogy miért akar távol maradni s kijelentette:

— Kérjen inkább egy csillagot az égről. Azt talán hamarabb le tudom hozni magának, minthogy vasárnap helyettesítőről gondoskodjak. Hiszen tudja, mi a helyzet. Így is hiányzik öt kocsirendező. Annyit meg talán megtanult 5 év alatt, mióta nálunk van, hogy a vasútnak minden körülmények között mennie kell.

Hát persze, hogy tudja. Kerekes András is megtanulta már a törvényt, hogy a vasút soha le nem állhat.

De hát a boldogsága sem elhanyagolható szempont. Erzsikével karácsonykor lenne az esküvő. A menyasszonyék házába külön lakrészt kapnak. Szóval minden szépen rendeződne a jövőjüket illetően, ha ez a szüreti mulatság fel nem borítaná.

Egy kicsit gondolkozott, majd felvette a telefont és hívta a fiú felettesét.

— Nagy kérésem lenne Molnár elvtárs — kezdte a titkár a telefonbeszélgetést.

— Mondjad — hallatszott a drót túlsó végéről.

És a szakszervezeti titkár mondta, hogy a fiatal kollégának feltétlen meg kell oldani vasárnapra a helyettesítését, mert a boldogsága függ attól, hogy részt vegyen a szüreti mulatságon.

Pár perc múlva Kerekes főnöke személyesen rontott be a titkár szobájába. Észre sem vette, hogy a fiú is ott van, amikor kijelentette:

— Te meg vagy őrülve Lombos elvtárs. Miféle szüreti mulatságról beszélsz? Nem akartam hinni a fülemnek.

— Pedig jól hallottad Molnár elvtárs. Ennek a fiatal kollégának vasárnapra feltétlen szabad napot kell biztosítani.

— Te csakugyan megőrültél — hápogott Molnár s kijelentette, hogy komoly és nyomós indok esetén sem tudja nélkülözni a fiút, egyszerűen azért, mert így sincs elegendő embere.

— Én jó leszek helyettesítőnek? — mosolygott a szakszervezeti titkár, mire Kerekes főnöke teljesen elámult.

— Tee?

— Miért? Voltam én kocsirendező is valamikor...

— No de Lombos elvtárs... — szólt közbe a fiatal vasutas — ezt azért mégse kívánhatom...

— Maga csak maradjon nyugton fiatalember — intette le a csodálkozó arcú fiatal kocsirendezőt a szakszervezeti titkár és tréfásan megfenyegette: aztán legközelebb csak akkor jöjjön hozzám rendkívüli szabadság ügyében, ha fia született.

Már nem tudni, ki nézett nagyobb csodálkozással a szakszervezeti titkárra, Kerekes András-e, vagy a főnöke. De az őszülő halántékú ember csak mosolygott, majd halkan megjegyezte:

— Hát akkor... mindenki a dolgára szakikáim...

Dávid József

Kulturált vendéglátás

KÖJÁL-ellenőrzés az Utasellátó győri üzemeiben

Győr, vasúti csomópont. Ezrével fordulnak itt meg naponta az utasok. Sokan a büfékben és az étermekben töltik a vonatok érkezéséig az időt. Milyen körülmények fogadják őket? A pénzükért azt kapják-e, amit várnak? Ezekre a kérdésekre kerestünk választ *Kárpáti Mihálynéval*, a Köjál közegészségügyi és járványügyi ellenőrével.

A vendégek ellátásáról az Utasellátó Vállalat 32-es számú üzemegysége gondoskodik. Ide tartozik a pályaudvar étterme, a tejbár, az ételbár, három peron büfée, az Arany János Művelődési Ház vendéglátó egysége, és az úgynevezett Mozdony-kör. A napi forgalom általában nyolcvanezer. Ennek az összegnek a zöme az étterem, a tejbár és az ételbár forgalmából származik.

Minden nap sok az utas

Mi a csúcsforgalom idején kezdtük az ellenőrzést. Nagyon sok az utas, de ennek ellenére mindenütt tisztaság fogadott. Pedig ugyancsak nehéz a szigorú Köjál-előírásokat betartani ilyen nagy felvételi épületben, melyet majd negyedszázaddal ezelőtt 1958. augusztus 20-án avattak. Azóta már régen más a módi a Köjál-szabályok rengetegében. A hatalmas konyhának először abban a részében vizsgálódunk, ahol egy nagy hűtő áll, tele készáruval. A Köjál-ellenőrnek egy kifogása van: *abban a helyiségben van a készáruhűtő, amelyikben a nyers húsokat bontják.*

— Szükségmegoldás, pedig már többször átalakították, korszerűsítették a konyhát és a hozzá tartozó részeket — magyarázza az egység vezetője, *Horváth Lajos*, aztán a feleségé, a konyha főnöke is ezt bizonygatja:

— *Mi lennénk a legboldogabbak, ha korszerű konyhánk lenne, de nekünk csak ez van. Az adott körülmények között kell ellátnunk a teendőnket méghozzá úgy, hogy a vendég is, a Köjál is elégedett legyen.*

Valamenyi hűtő tiszta, rendes és mindegyikben hőmérő is van. Megvizsgáljuk a késeket, a vágódeszkákat, a húsdarálót is. Valamennyit tisztán találjuk.

Az előkészítőben a Köjál ellenőre megkérdezi:

— Miért nem tartanak itt székeket, hogy az a dolgozó, aki babot, burgonyát, zöldséget tisztít, leülhessen?

— *Itt...?! Leülni...?!* — kiáltják egyszerre négyen is. — *Micsoda szégyen volna! Ki is néznék innen a többiek!*

— Nem kell kinézni — mondja határozottan az ellenőr. — Aki ülve végzi el ezt a munkát, az egyáltalán nem lazsál, csupán a lábait kíméli. Ez egészségügyi szempontból fontos.

Barátságos, tiszta étterem

A konyhának tizenkét dolgozója van. Többségük törzsgárdatag. A konyhafőnök tizenkilenc éve, az egység vezetője huszonhárom éve dolgozik itt. Valamennyiük munkája nemcsak abból áll, hogy az éttermet áruval ellássák. Ők gondoskodnak arról is, hogy a peronokon, a tejbárban, az ételbárban és a hegyeshalmi étteremben is legyenek különféle ízletes készítmények.

A legkedveltebb és legkeresettebb ételek: *a sertéssült, a csabai karaj, a töltött tekercs, a házikolbász, a fasírozott, a franciasaláta, a majonézes burgonyasaláta, a kaszinótojás, a virslisaláta, tiroli rétes, a mákos rétes, a túrós táska* és ki tudná felsorolni még azokat a finomságokat, amiket az utasoknak naponta kínál az Utasellátó Vállalat győri 32-es számú üzemegységének konyhája.

Az étterem barátságos, csinos, tiszta, a terítők szépek. Az ételbárban finom hypoillat van. A Köjál ellenőre megjegyzi:

— *Tipikus tisztaságillat. Jó és megnyugtató ezt érezni...*

A falra függesztett étlapon olvassuk a mai kínálatot: „*Pirított sertésmáj, bográcsgulyás, tojásrántotta virslivel, főtt virsli, cigánypecsenye, grillcsirke, hamburger, presszókávé...*"

Nem érjük be a vendégeket fogadó tér tisztaságával, mi azt is látni szeretnénk, ami a kulisszák mögött van. Szűk kis folyosó vezet a szociális helyiségekig és a mosogatóig. Nehéz lehet a takarítás, de ennek ellenére *minden tiszta, rendes, ápolt.* A mosogató fölött a gondos, precíz kiírás hogyan, miként kell mosogatni, fertőtleníteni, öblíteni. Régen járom már az ország éttermeit, de ilyen felírást még soha, sehol nem találtam.

Az árukínálat mindenütt bőséges

A tejbár méltó az étteremhez és az ételbárhoz. *Csinos, tiszta minden. Az árukínálat bőséges és ízléses.* A finom, friss áruk között van — a poharas tejen, kakón és karamellás tejen kívül — franciasaláta, kaszinótojás, körözöttes kifli, kocsonya, díszített szendvics, ecetes hal, presszókávé és hozzá ízléses csomagolású tejszín. Az édességek közül pedig összeszámlálok tízféle tortát és tíz más süteményt, amelyeket a konyhán készítenek — az utasok megelégedésére. Az utas kívánságára még zsíroskenyér is kapható...

Sindulár Anna

VASUTAS TŰZOLTÓK ŐSZI SEREGSZEMLÉJE

Külön jutalom minden résztvevőnek

A pápai vasutas tűzoltó csapat és vezetőik

(A szerző felvétele)

Október 7-én rendezték meg Celldömölkön a szombathelyi vasútigazgatóság vállalati tűzoltórajainak versenyét és szakmai vetélkedőjét.

A *Celldömölki Vasutas Munkás Sportegyesület* ligeti sporttelepén megtartott versenyen megjelent *dr. Horváth Lajos* vasútigazgató, *dr. Sági János*, tűzoltó százados a Vas megyei Tűzoltóparancsnokság helyettes vezetője.

A 400-as fecskendők kategóriájában öt, a 800-asokéba hét csapat indult. A részt vevő rajoknak öt-öt elméleti, műszaki és gyakorlati kérdést kellett teszt formájában megoldani.

A vasutas tűzoltók példás fegyelmezettséggel hajtották végre feladataikat. A különböző versenyszámok alatt emberi magatartásuk méltó volt a vasutasokhoz. Éppen ezért a vasútigazgatóság vezetője a záró értékelésen *bejelentette, hogy a meghirdetett helyezettek díjazásán túl, valamennyi résztvevőnek; versenyzőknek, vezetőiknek, szervezőknek és rendezőknek külön-külön 400 forint jutalom kifizetését engedélyezi.*

Dr. Sági János a verseny befejezése után jónak értékelte az elért eredményeket. Elmondotta, hogy a gyakorlatokat a csapatok példamutatóan, kiváló időeredményekkel oldották meg. Nagyon jó a vasútigazgatóság és a tűzrendészeti szervek együttműködése. Az üzemfőnökségi rendszer jól illeszkedik, alkalmazkodik a tűzrendészeti feladatok mai követelményeihez. Vas megyében évek óta nem volt számottevő tűzeset. Jó a felvilágosító és a megelőző munka. Nem került sor szabálysértési eljárás lefolytatására, felelősségre vonásra. A vasutasok összehasonlíthatatlanul jobb képet mutatnak, mint más vállalatok vállalati tűzoltói. Ehhez a vezérigazgatóság, az igazgatóság katonai osztálya, illetőleg ezek tűzrendész-apparátusának kiváló munkája is hozzájárul.

Eredmények. A 400-as kategóriában: 1. *Pápa* vasútállomás 315; 2. *Ajka* vasútállomás 304; 3. *Szentgotthárd* vasútállomás 212 ponttal. A 800-asok csoportjában: 1. *Celldömölk KÜF*, vontatási üzemegység 440; 2. *Szombathely KÜF*, vontatási üzemegység 420; 3. *Sopron* vontatás 415 ponttal.

Sz. Jakab István

Két kategóriában

Tizennégy csapat izgalmas versenye

Elmélet, gyorsaság, technikai felkészültség. Ennek a három követelménynek kellett eleget tenni október 15-én a Törekvés sporttelepen rendezett tűzoltóversenyen, amelyen két kategóriában 14 csapat vett részt a budapesti igazgatóság területéről.

A versenyen megjelent *Kiss Béla*, a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium tűzvédelmi vezetője, *Kovács János*, a vasúti főosztály tűzvédelmi vezetője és *Balassa István* vasútigazgató-helyettes.

A versenyzők először elméleti felkészültségükről adtak számot, majd a technikai eszközök gyors összeszerelésével, illetve tűzoltással folytatódott a vetélkedés.

A 400 köbcentiméteres fecskendők kategóriájában első a *Keleti*, második *Rákos*, harmadik pedig *Cegléd* csapata lett. A 800 köbcentiméteres kategóriában *Ferencváros, Nyugati* és *Józsefváros* együttesei kerültek dobogóra.

Mindkét kategória első három helyezettjének rajparancsnoka igazgatói dicséretben, a csapat tagjai pedig pénzjutalomban részesültek.

S. R.

Fotó: Óvári Árpád

ALBA REGIA '82

Polgári védelmi gyakorlat Székesfehérváron

A székesfehérvári körzeti üzemfőnökség polgári védelmi parancsnoksága október 4-én és 5-én *Alba-Regia '82* fedőnévvel komplex gyakorlatot tartott a székesfehérvári vasúti csomóponton, amelyet a vasúti főosztály a polgári védelmi kiképzési terv alapján rendelt el.

A feladat a csomópont dolgozói és utasai védelmének megszervezése, az önmentés és mentesítés gyakorlása volt. Az első napon a csomópont polgári védelmi parancsnoksága és a törzs részére parancsnoki és törzsvezetési gyakorlat volt. A második napon az önvédelmi szervezet a helyreállító szolgálattal együtt végezte el a megadott feladatokat. Ennek során imitálták többek között a termékek, nyersanyagok, raktári készletek mentését, a csomópont épületeinek, gépeinek védelmét. Az alegységek a kijelölt helyeken közműhelyreállítást, tűzoltást végeztek, biztosítva az áruszállítás mielőbbi megindítását. A pályafenntartási dolgozók helyreállították a váltókat és síneket cseréltek.

Forgalomirányítás gyakorlat közben

A komáromi vonalszakaszon daruval emelték helyére a „sérült" teherkocsikat.

A szemlélő bizottság jónak értékelte az alegységek és a beosztott állomány kétnapos munkáját, helytállását.

Sok a dézsmálás

Ankét az áruvédelemről

A székesfehérvári körzeti üzemfőnökségen október 11-én áruvédelmi ankétot tartottak. Megjelent a tanácskozáson *Bagdi Károly*, a budapesti vasútigazgatóság áruvédelmi csoportjának vezetője, *Rácz Alpár*, az üzemfőnökség vezetője és *Tóth György*, a Fejér megyei Rendőr-főkapitányság képviselője is. Az ankétot *Bognár Gyula*, a szakszervezeti bizottság titkárának helyettese nyitotta meg, majd *Csiki Géza* kereskedelmi üzemfőnökhelyettes ismertette az áruvédelemmel kapcsolatos legfontosabb teendőket.

Felsorolta többek között a töréskárok, a dézsmálások és az áru minőségromlásának okait. *A körzeti üzemfőnökség területén lopás, illetve dézsmálás gyanúja miatt az idén több rendőrségi feljelentést tettek.* Székesfehérváron kettő, Pusztaszabolcson négy, Ercsi állomáson pedig tizenhárom esetben dézsmálták meg a közvagyont. *A kár meghaladta a 133 ezer forintot.* Az 1459 zárhiányos kocsi is megkönnyítette a dézsmálók dolgát.

Gyakori az áruk minőségének a romlása is. Ennek oka elsősorban az, hogy a fuvaroztatók nem tartják be a rakodási szabályokat. A kocsik sokszor nem felelnek meg a higiéniai követelményeknek. A rendező-pályaudvarokon a kíméletesebb tolatással lehetne csökkenteni az árukárt.

A jövőben gyakoribbá kell tenni a rendőrséggel közös célellenőrzéseket. Az ankéton többen elmondták tapasztalataikat és javaslataikat.

Tunyogi Tibor

BÉLYEGKIÁLLÍTÁS A TÖREKVÉSBEN

Az Északi Járműjavító Üzem bélyeggyűjtő köre „50 éve javít villamosmozdonyt a MÁV Északi Járműjavító Üzem" címmel ünnepi taggyűléssel egybekötött bélyegkiállítást rendezett a Törekvés Művelődési Házban. A helyszínen alkalmi postahivatal is működött, ahol emlékbélyegzésre is lehetőség volt.

Önkéntes véradók

Tízen-tizenketten adnak évente két-két alkalommal önkéntesen vért Szombathelyen az Utasellátó Vállalat hetven dolgozót foglalkoztató üzeméből. Legutóbb, október 5-én — a Magyar Vöröskereszt VI. kongresszusának a hetében — 11-en adtak vért térítésmentesen a szombathelyi vérellátó alközpontban.

Nemzetközi kapcsolataink

Tapasztalatcsere a Transporten Glas és a Magyar Vasutas szerkesztősége között

A bolgár közlekedési hetilap, a *Transporten Glas* szerkesztőségének meghívására szeptember 27. és október 1. között látogatást tett Bulgáriában *Kaszala Sándor*, a Magyar Vasutas munkatársa. A látogatásra a korábban létesített kétoldalú kapcsolat keretében került sor. Célja a lap szerkesztési módszereinek tanulmányozása, a bolgár vasutasok élet- és munkakörülményeinek megismerése, a két szerkesztőség közötti együttműködés elmélyítése volt.

A Transporten Glas a közlekedési minisztérium és a szakszervezet közös lapja. Harminc belső és ugyanannyi külső munkatársa van. A lap bizonyos időközönként a szocialista országok vasútjairól is tájékoztatja olvasóit. A szerkesztőség vezetői az együttműködés szempontjából a legfontosabbnak a cikkek cseréjét tartják.

Az ötnapos látogatás során munkatársunk találkozott a plovdivi vasútigazgatóság üzemi lapjának szerkesztőjével és az igazgatóság helyettes vezetőjével, akik részletes tájékoztatást adtak a lap, illetve az igazgatóság munkájáról. Szófiában egy úgynevezett elektrolokomotív depó, járműjavító megtekintésére is lehetőség nyílt.

A látogatás viszonzásaként október 18. és 22. között a Transporten Glas főszerkesztője, *Petko Tomov* volt a vendége szakszervezetünknek. *Tolnai Ildikó*, a központi vezetőség titkára tájékoztatta a mozgalom időszerű kérdéseiről, majd a *Magyar Vasutas* szerkesztőségében ismerkedett lapunk profiljával. A tájékoztatón jelen volt *Szemők Béla* titkár is.

Petko Tomov itt-tartózkodása során látogatást tett a balatonfüredi vasutas szívszanatóriumban, ahol *dr. Fehér Csaba* főorvos tájékoztatta a gyógyító munkáról. A VABE-üdülőben vendégünk a nyugdíjasok szociális gondozásával ismerkedett meg. A gárdonyi üdülőben a szakszervezeti tanfolyamok programját tanulmányozhatta.

A debreceni vasútigazgatóságon *Erdélyi László*, az üzemviteli osztály helyettes vezetője adott tájékoztatást az igazgatóság munkájáról és bemutatta a Szerencs és Nyíregyháza közötti vonal központi forgalomirányító berendezést is. Ezt követően a személypályaudvar forgalomirányító központjával és a felvételi épület utaskiszolgáló helyiségeivel ismerkedett a bolgár főszerkesztő.

Tolnai Ildikó tájékoztatja a vendéget (Skoda László felvétele)

Tapasztalatcsere-úton az NSZK-ban

A Német Szövetségi Köztársaság vasutas-szakszervezetének ((GdED) meghívására október 3-án egyhetes látogatásra az NSZK-ba utazott szakszervezetünk héttagú ifjúsági delegációja. A frankfurti pályaudvaron *Hans Peter*, a GdED ifjúsági osztályának vezetője fogadta csoportunkat.

Delegációnk megtekintette a frankfurti repülőteret, amely Európa legnagyobb légi kikötője. Látogatást tettünk a GdED székházában és kőnigsteini oktatási központjában, valamint a kölni vasútigazgatóság linzi szakoktatási központjában. A tornyosuló gazdasági gondok miatt, a vasút vezetői az NSZK-ban is csökkenteni akarják a vasutasok számát, és a linzi szakoktatási központ megszüntetését tervezik. A GdED mindkét törekvéssel szemben áll.

Kölnben *dr. Hans Bech*, a vasútigazgatóság helyettes vezetője adott tájékoztatást a német vasutak eredményeiről és gondjairól. Delegációnk *Opladenben* megtekintette a villamos mozdonyok egyik nagy javítóbázisát és a vasútépítési főnökséget. Mindkét helyen jelentős a szakmunkásképzés is.

Ott-tartózkodásunk utolsó napján egész napos kiránduláson vettünk részt az Eifelhegységben. Megtekintettük a nürburgringi nemzetközi autóversenypályát és a világ legnagyobb rádióteleszkópját is *Effelsbergben.*

A Rajna völgye a „humanizált természet" mintapéldája. A folyó mindkét partján autópálya és kétvágányú villamosított vasútvonal húzódik. A szép tájak, a tiszta és hangulatos városok, a házak és lakások, a nagyszerűen kiépített és karbantartott úthálózat, a precízen szervezett szakszervezeti és vasúti munka valamint a pontos, tiszta, gyors és kényelmes vonatok felejthetetlen élménnyel gazdagítottak bennünket.

A tanulmányút hozzájárult a magyar és a német fiatalok, valamint a két ország vasutas-szakszervezetei közötti kapcsolat elmélyítéséhez.

Farkas László

A delegáció Linz városban a vendéglátókkal

A munkaügyi törvények betartásának tapasztalatai a szovjet vasutaknál

Írta: N. I. Kovaljev, a Szovjetunió Vasúti Közlekedési és Közlekedés Építési Dolgozók Szakszervezete Központi Bizottságának elnöke

A szovjet munkaügyi törvények betartása fontos politikai és társadalmi-gazdasági tényező, amely hozzájárul a munka termelékenységének növeléséhez, a vasúti közlekedési munka javításához, a közlekedési építés hatékonyságának emeléséhez — a munkáskollektívák munkafelgyelmének megszilárdításához.

A vállalatok, intézmények, szervezetek vezetőinek — a szakszervezeti bizottságoknak a munkaügyi törvények betartásában végzett munkáját a Szovjetunió alkotmánya, az SZKP XXV. és XXVI. kongresszusa —, a Szovjetunió szakszervezetei XVI. és XVII. kongresszusa határozatai, *L. I. Brezsnyev* elvtársnak, az SZKP KB főtitkárának — a Szovjetunió Legfelső Tanácsa Elnöksége elnökének útmutatásai — valamint a Közlekedésügyi Minisztérium, a Közlekedési Építési Minisztérium, a Vasúti és Közlekedési Építési Dolgozók Szakszervezete Központi Bizottságának érvényben lévő határozatai és más dokumentumai irányítják.

Munkában a műszakiak, a vorosilovgrádi dízelmozdonygyárban

Az intézkedési terv szellemében

A szakszervezet központi bizottsága határozatának megfelelően a minisztériumi főigazgatóságoknál, a vasutaknál, a trösztöknél, az építési igazgatóságokon, a vállalatoknál és a különböző szervezeteknél *éves intézkedéseket dolgoznak ki a munkaügyi törvények betartásáról.* Ezek az intézkedések fő elemei a munkaügyi törvények betartásának és szakszervezeti ellenőrzéseknek.

A délkeleti vasútra hozott intézkedésekben például előírták, hogy a szolgálati vezetők és osztályfőnökök a vállalatok és szervezetek meglátogatásakor ellenőrizzék a munkaügyi törvények betartását, különösen a munkarend és a dolgozók pihenése, a munkások és alkalmazottaknak a vállalat kezdeményezésére történő elbocsátását, a nők és a serdülők munkáltatásának tapasztalatait.

Előírták, hogy értékelni kell a túlórában végzett munkát és az állásidő okait; alkalmazni kell a Szovjetunió vasúti szállítási dolgozóinak munkafegyelméről szóló szabályzatának betartását, a belső munkarendszabályok végrehajtásának ellenőrzését, rendszeresen fel kell újítani a vállalatoknál a munkaügyi törvényekkel kapcsolatos kiállítási állványokat, vitrineket, irodalmat. Ezeket be kell építeni a vállalati dolgozók műszaki oktatásának tervébe is.

A munkaügyi törvények normáinak betartását rendszeresen *megvizsgják a minisztériumi kollégiumok és a szakszervezet központi bizottságának elnöksége és titkársága ülésein is.* A Közlekedés Építési Minisztérium kollégiumának és a szakszervezet központi bizottságának egyik közös ülésén áttekintették a kazahsztáni és a közép-ázsiai vasúti fővonalépítés gazdasági vezetői és a szakszervezet által korábban elfogadott, a munkaügyi törvényekről szóló határozatok végrehajtásának időszerű kérdését.

A főigazgatóságok, trösztök, építési igazgatóságok és a szakszervezeti bizottságok *azt ajánlják, hogy szigorítsák meg a munkaügyi törvények betartásának ellenőrzését az illetékes vállalatoknál.* Ennek érdekében fokozni kell a gazdasági vezetők személyi felelősségét a munkaügyi törvények követelményeinek szigorú biztosításáért, kérlelhetetlenül kell viszonyulni a munkások és alkalmazottak munkajogai, a munkafegyelem megsértése, a munkaidő-veszteség tényéhez. Ebből a célból ajánlották azt, hogy figyelmet kell fordítani a munkáskollektívák nevelő szerepének jelentőségére, a szervezetek, vállalatok kollektív szerződésének melléklete szerint figyelmbe kell venni a konkrét intézkedéseket, amelyek a munkaügyi törvények betartásának biztosítására irányulnak; a vállalatoknál és az építkezéseken negyedévenként meg kell tartani a munkajogi napokat. *Tervszerűen kell foglalkozni a munkaügyi törvények betartásának a szakszervezetek által történő ellenőrzésével.*

Fokozott ellenőrzéssel

A Szovjet Szakszervezetek XVII. kongresszusán elmondott beszédében L. I. Brezsnyev elvtárs felhívta a figyelmet arra, hogy *„A szakszervezeteknek hajthatatlanoknak kell lenniük a munkaügyi törvények jogszerű megállapításairól való mindenféle elhajlással szemben. De ez kevés! A szakszervezetek tevékenységében olyan helyzetet kell teremteni, hogy kizárható legyen a dolgozó ember jogai megsértésének lehetősége, lehetetlenné váljon az elbizakodottság és a közömbösség bármilyen megnyilvánulása — mert egyes vezetők még ebbe a hibába esnek."*

A Vasúti Közlekedési és a Közlekedés Építési Dolgozók Szakszervezetének Központi Bizottsága, a városi, a területi szakszervezetek, a szakszervezetek egyesített építési bizottságai az utóbbi években erősítették — különösen a jogi és a státuszon kívüli jogi felügyelet létrehozásával — a munkaügyi követelmények biztosításának ellenőrzését. A szakszervezet központi bizottsága elnökségének (titkárságának) ülései e kérdéseket negyedévenként megvizsgálják.

Az utóbbi időben a Közlekedésügyi Minisztérium vállalatainál határozatot fogadtak el a munkaügyi törvények betartásáról, s a munkaügyi vitákkal foglalkozó bizottság munkájáról.

Néhány helyi szakszervezet a dolgozók elbocsátása esetén a törvényességnek, a vállalatvezetők indokainak alapos felülvizsgálata nélkül adja beleegyezését. *A vállalati szakszervezeti bizottságok néha az elbocsátott dolgozó távollétében hozzák meg döntésüket.* A szakszervezeti bizottság üléseit ritkán hallgatják végig a gazdasági vezetők, holott ezeken a munkaügyi törvények betartásának biztosításáról, a munkások és alkalmazottak felvételéről, áthelyezésekről és elbocsátásáról van szó.

A közlekedési szakszervezetek és a területi szakszervezetek *nem mindig ellenőrzik a saját intézkedéseik végrehajtását,* ritkán általánosítják a szakszervezeti bizottságok gyakorlati tapasztalatait. A vállalat és az építésvezetőségek nem nyújtanak segítséget a munkaügyi törvények végrehajtásának ellenőrzésében.

A lvoviak kezdeményezése

A munkaügyi törvények tanulmányozása beletartozik a népi egyetemek programjába — ezek a vasúti csomópontok kultúrházaiban működnek. *A szállítás főútvonalainak állomásain ezt a munkát az agitációs vonatok és a klubkocsik végzik.* A jogi propagandába bekapcsolódnak a jogászok, a káderosztályok tapasztalt munkatársai, továbbá a társadalmi aktivisták. A munkaügyi törvények betartásának kérdéseit a területi és a helyi szakszervezeti bizottságok elnökségi ülésein gyakran vizsgálják.

Megszervezték a vállalatok káderosztályai dolgozóinak képzését. A képzés során különösen nagy figyelmet fordítanak a munkakönyvek vezetésében a tipikus hibák elemzésére; *a felvételről, a más munkára való áthelyezésről vagy a dolgozó elbocsátásáról szóló utasítás megszövegezésére.*

Megjegyzendő, hogy a munkaügyi törvények normáinak megsértéséért, a kádergazdálkodás bevezetésében meglévő hiányosságokért egy sor gazdasági vezető viseli a felelősséget.

A munkaügyi törvények betartásának ellenőrzésében aktív munkát végeznek a más vasúti főútvonalak szakszervezeti bizottságai is. A Szibériai Közlekedési Építési Szakszervezet Elnökségének ülésén például áttekintették az *Omszktransszoj tröszt* szakszervezeti bizottságának a munkaügyi törvények betartására, a munkások és alkalmazottak felvételénél, áthelyezésénél és elbocsátásánál végzett ellenőrzések tapasztalatait.

Kivételes esetekben, amikor súlyosan megsértik a munkaügyi törvényeket, a szakszervezeti bizottságok jogaikat alkalmazva határozott intézkedéseket hoznak.

A zabajkáli úton a területi szakszervezet szkovorogyinszkiji osztályán például a munkavédelemben meglévő hiányosságok miatt felfüggesztették az Urusa vagondepó főmérnökét.

A munkaügyi jog ellenőrzésében nagy munkát végez a szakszervezet központi bizottsága jogi felügyeletének apparátusa. Az utóbbi években a vállalatok és építkezések százait vizsgálták meg. Sok gazdasági vezető kapott utasítást a munkaügyi törvények megsértésének kiküszöbölésére. Néhányan közülük pénzbüntetésben részesültek.

Nagy jelentőséget tulajdonítunk a szakszervezet központi bizottsága, a területi szakszervezet és az egyesített építési szakszervezeti bizottságok státuson kívüli munkajogi felügyeleti munkájának. Körülbelül kétezer ember vesz részt ebben. A munkajogi státus nélküli felügyelet feladata: *együttműködni a szakszervezeti szervekkel a munkaügyi törvények betartásának ellenőrzésében, segítségnyújtás a bizottságoknak a munkaügyi viták-ban; a társadalmi bíróságoknak, a szakszervezeti bizottságoknak a munkaügyi törvények alkalmazásával és annak propagálásával összefüggő kérdések megoldásában.*

A szakszervezet központi bizottsága 1980-ban tanulmányozta, azóta általánosította és terjeszti a lvovi főútvonal szakszervezetének munkajogi státuson kívüli felügyeleti munkájának tapasztalatait.

A területi szakszervezet lvovi osztálya munkajogi státuson kívüli felügyelete a munkaügyi törvények betartásának ellenőrzését a lvovi közlekedési ügyészséggel szoros kapcsolatban végzi. A felügyelet alaposan és sokoldalúan analizálja a hibákat, elvi értékelést ad a felfedett mulasztásokról, publikáció útján nyilvánosságot ad ezeknek a *„Lvovi Vasutas"* című lapban és a faliújságokon is. Az ellenőrzés eredményeit megvitatják a területi szakszervezeti bizottság elnökségének ülésein. Ennek eredményeképpen utasítást adnak a gazdasági vezetőknek a munkaügyi törvényformák megsértésének kiküszöbölésére, különösen a dolgozók felvételénél, áthelyezésénél és elbocsátásánál, a munkabérek kifizetésénél, a munkakönyvek vezetésénél, a mozdony és vonatbrigádok munkarendjénél és pihenésénél, a munkafegyelemnél.

A lvovi osztály Ivano-frankovszkiji területi szakszervezete státuson kívüli munkajogi felügyeletének kezdeményezésére *a vállalati és a szakszervezeti káderosztályok dolgozói számára szemináriumot tartottak a munkakönyvek vezetéséről.* A felügyelet segítséget nyújt a munkahelyeken a jogismereti „sarkok" „Az ember és a törvény" elnevezésű vitrinek létesítésében.

Előtérben a jogi propaganda

A munkaügyi törvények betartása ellenőrzésének végrehajtásában a szakszervezeteknek nagy segítséget nyújt a státuson kívüli munkajogi felügyelet más főútvonalkon is. Így például 1981-ben a zabajkáli főútvonalon az aktivisták erőfeszítésének eredményeként, *a munkaügyi törvények betartásának 636 ellenőrzését végezték el.* Ennek eredményeként hatékony intézkedéseket fogadtak el.

Iparágunkban nagy figyelmet fordítanak a jogi ismeretek propagálására. A Közlekedésügyi Minisztérium és a szakszervezet központi bizottsága dokumentumában, az egyes kérdésekkel kapcsolatban felhívja a gazdasági vezetőket és a szakszervezeteket — *fordítsanak nagy figyelmet a vasutasok képzésének szükségességére, a szovjet törvényesség tiszteletben tartására, a termelési és munkafegyelem betartásáért való felelősségre, a szocialista törvényesség megsértése iránti türelmetlenségre.* A minisztérium és a központi bizottság ebben az útmutatásban nagy figyelmet fordít a munkáskollektívák jogi nevelésének további javítására, a dolgozók tájékoztatására, a szocialista törvényesség helyzetére és a kollektívákban történt jogsértő esetekre vonatkozó konkrét intézkedési tervek kidolgozására. *A jogi nevelés céljaira felhasználják a kultúrházakat, klubokat, könyvtárakat, az agitációs vonatokat, a kommunista munka iskoláit, a népi egyetemeket és a jogi ismeretek fakultásait, a helyi rádiót és a faliújságokat is.*

A vasúti közlekedésben és a közlekedési építésben, a szovjet törvényhozás propagálásának olyan formáit alkalmazzák, mint az emlékeztetők kidolgozása, a jogi kérdésekről szóló brossúrák kiadása, a jogi konzultációs szemleversenyek szervezése, például a *„Gudok"* című napilapban, továbbá a munkajogi napok megtartása.

Úgy tapasztaljuk, hogy a gazdasági vezetőknek és a szakszervezeti szerveknek a munkaügyi törvények betartásában végzett munkája eredményeként csökken a munkaügyi törvények megsértése, javul a munkások és alkalmazottak jogi nevelése és a szovjet törvényhozás propagandája.

Harminc év után

Az OB I-be jutottak a BVSC férfi teniszezői

A BVSC férfi teniszcsapata 1981-ben az OB I B osztályában első helyet ért el és így jogot nyert arra, hogy 1982-ben az újonnan átszervezett OB I. osztály alsó ágában szerepelhessen.

A csapat a felsőbb osztályban is bebizonyította képességeit. Küzdőképességből valamennyi játékos jelesre vizsgázott. hiszen a tavaszi és az őszi fordulóban könnyedén fektették kétvállra mind a hét ellenfelüket. A szép győzelmi sorozatnak nagyszerű mérlege: *126 mérkőzésből mindössze 17 mérkőzést vesztettek el, ami kiemelkedő teljesítmény.*

Az idén elért győzelemsorozattal jogot szerzett a csapat arra, *hogy 1983-ben az ország legjobb együtteseivel küzdjön a helyezésekért*, olyan szakosztályokkal, mint az Újpesti Dózsa, a BSE, az MTK-VM, a Vasas, hogy csak a legismertebbeket említsük.

A szakosztály 30 éves fennállása óta első ízben büszkélkedhet I. osztályú férficsapattal. Az elért eredmény kitűnő légkörben, jó együttműködésben, nagyszerű feltételek mellett végzett, rendszeres, pontos edzésterv alapján végrehajtott felkészülés gyümölcse. S akik a sikert kivívták: *Pupics Péter, Mészáros István, Koller Jenő, Szőllősi Gábor, Zana János, Ladó Antal, Pethes Ákos, Hajas Ákos, Bíró János.* A csapat vezetője: *Hopp Béla.*

A szakosztály vezetői a női csapatot terv szerint az OB I alsó ágában a harmadik helyre

A BVS C férfi tenisz csapata. Álló sor balról jobbra: Zarand György, Szőllősi Gábor, Mészáros István, Hopp Béla szakosztályvezető, Bíró János, Pupics Péter, Koller Jenő. Guggolnak: Pethes Ákos, Hajas Ákos, Zana János

várták. Sajnos a csapat negyedik lett és ez nem volt elegendő az osztályában maradásra. 1983-ban így az OB II-ben szerepelhetnek.

A női tartalékcsapat — ahol számos ifjúsági korú versenyző szerepelt — a harmadik helyet szerezte meg.

Biztatónak mondhatók az utánpótláscsapatok eredményei is.

Köszönőlevél

A vasutas operabérlet 22 évadjának kezdete alkalmából a Magyar Operaház igazgatója, Mihály András levelet írt szakszervezetünk főtitkárának, amelyben az operaévad kezdetén köszönetét és elismerését fejezte ki szakszervezetünk propaganda és sportosztályának az operakultúra fejlesztése terén elért eredményekért, a bérletsorozat szervezésében kifejtett tevékenységért.

További eredményes munkát, az előadásokon pedig valamennyi vasutas bérlőnek jó szórakozást kívánt.

Vasúttörténeti Klub

A nagykanizsai vasutasok Kodály Zoltán Művelődési Házában vasúttörténeti klub alakult. Tagjai megismerkedhetnek többek között a nagykanizsai vasút múlt századvégi történetével, emlékeivel. Már sok dokumentum és ismeretanyag áll a klub rendelkezésére, hiszen az elődök már felkutatták az 1907-ben alapított vasutaskönyvtár és -kórus történetét is.

A klubot *Tóth Kálmánné*, a város Thury György Múzeumának történésze vezeti.

Arcok „ezüstkeretben"

GÉZA BÁCSI SEGÍTENI AKAR

Szerda délután. *A Pécsi Vasutas SK* sportcsarnokának környéke benépesült. Ráérő szurkolók tájékozódtak kedvenceik hogyléte felől, beszélgettek a következő versenyek esélyeiről. A jól értesültek személyi változást emlegettek.

A nagyteremben a kosarasok kiállításaitól, labdapufogástól, füttyszótól hangos az edzés — a kisteremben viszonylag csend van. A tatamin cselgáncsozók hajlonganak, „gyötrik" egymást — odébb serdülő ökölvívók egy csoportja lóg a bordásfalon. a másik csoport a szőnyeg körül végzi a minden izmot átmozgató bemelegítő tornát. Csak egy férfin nincs felsőrész. Izzadságtól fényes, széles hátán puhán rajzolódnak az izmok, magasba emelt tenyerébe „izzasztó" tréningruhába öltözött boxoló ritmikus ütései lendülnek. Piff-puff.

Horváth Géza nyugdíjas vasutas sikerekben gazdag életet mondhat magáénak. A most hatvanöt éves ökölvívóedző haja ma is szénfekete. Termetre tömör, akarata szívós. Türelmes, alkalmazkodó — tanítványai rajongva szeretik. A PVSK egy ideig nélkülözte.

— *Nyugdíjba mentem, s úgy gondoltam, itt a pihenés ideje.* De állandóan főzték a fejem, hogy a PVSK már úgyis fenn van a csúcson, ne sajnáljak az „ellenféltől" se egy kis apai tanácsot. Újra dolgozni kezdtem, aztán már nem bírtam ki, hogy ne a vasúton.

— A Déliben kezdtem 1938-ban — emlékezik. — Pályamunkás, váltókezelő, kocsirendező, forgalmi szolgálattevő, s a háború alatt katona is voltam, később elvégeztem a tisztképzőt, igazgatósági vezénylőként mentem nyugdíjba. Visszatérve a sporthoz, 1943—46-ban edzőképző főiskolára jártam, 1947-ben mesterképesítéssel végeztem. 28 éves koromig versenyeztem, azután én lettem a *„Géza bácsi"*. 38 országos bajnokot, közel 100 helyezettet neveltem... 1971-ben, amikor megszüntették a csapatbajnokságot, a PVSK-öklözők az NB I-ben voltak! Nekem edzés közben sohasem volt órám, nem néztem, menynyi idő alatt sajátít el a gyerek egy-egy taktikai, technikai feladatot. *Nagyon sok időt töltöttem együtt velük. Sokszor voltam „számtantanár" és szinte állandóan „apa"*. Ezek a fiúk az én kezem alatt váltak felnőtté, nekem mondták el kudarcaikat, első szerelmüket. A fiatalok fizikai erőnlétére, lelki problémáira mindig reagálni kellett.

Eredmények csak ott születnek, ahol munka van. Családias légkört alakítottam ki, sértődés nélkül bocsátottam el azokat, akiknél a legnagyobb szorgalom mellett sem mutatkozott fejlődés. 1974-ben négy bajnokunk és öt ezüstérmesünk volt — egy egyesületből kilencen a döntőben — még országosan is gyönyörű. Igaz hogy én már ekkor függetlenített edző voltam.

A csapatbajnokságok újraélesztésével több egyéni bajnok nevelődött, mert a korábban gyengébben szereplőknek módjuk nyílt fejlődni a már jobb eredményt elértek mellett. Egyre több olimpiai pontot szereztünk.

— A nyugdíjazás óta eltelt öt év. Egészségi állapotom lehetővé tesz még néhány évi munkát. A fiúk nagy lelkesedéssel fogadtak, s én is bizalommal telve érkeztem vissza a szakosztályhoz. Segíteni jöttem — fejezte be a beszélgetést.

Klencz Tiborné

EGY ÉV TÁVLATÁBAN

Megfogant az öttusa Szolnokon

Egy esztendeje annak, hogy a *Szolnoki MÁV MTE öttusaszakosztályt alakított.* Az esemény nemcsak az egyesület, hanem a sportág életében is jelentős volt, hiszen a világ élvonalához tartozó magyar öttusa évek, sőt évtizedek óta háttérhiánnyal küzd. A szolnoki próbálkozást tehát az átlagosnál fokozottabb figyelem kíséri az indulás pillanatától.

— Hogyan sikerült a szakosztály első esztendeje? — kérdeztük *Varga Sándortól*, a szakosztály vezetőjétől.

— *Alapvetően rendben mennek a dolgok.* A város fiataljai részéről nagy az érdeklődés az öttusa iránt, erről a toborzókon is megyőződhettünk. Sok volt a jelentkező, ám a gyakorlások során jó néhányan lemorzsolódtak, abbahagyták. Pillanatnyilag huszonöten járnak az edzésekre.

— Az idei háromtusaversenyeken már többször találkozhattunk szolnoki gyerekekkel. Mikor kezdik el az öttusa másik két számának, a lovaglásnak és a vívásnak a gyakorlását.

— A legügyesebbek már elkezdték. Egyelőre természetesen csak az alapképzés folyik, hiszen két nehéz, technikai szakágról van szó...

— Hogyan sikerült biztosítani az edzéslehetőséget?

— A vívással, szerencsére, nem volt gondunk, hiszen az egyesület nagymúltú vívószakosztállyal rendelkezik. Itt versenyzett annak idején az olimpiai bajnok *B. Nagy Pál* is. A lovaglási alkalmakat a megyei TSH segítségével sikerült kialakítanunk. Ez a testület egyébként, *Szabó József* TSH-elnökkel az élen, szívügyének tartja a szakosztály minden gondját-baját...

— Akkor hát csaknem jobb feltételek mellett dolgozhatnak, mint a fővárosi szakosztályok...

— *No, ez azért túlzás, hiszen vízfelület dolgában mi sem állunk fényesen, az uszodában minden zsebkendőnyi területért meg kell küzdenünk.*

— Mi a helyzet a lövészettel és a futással?

— A lövészetnél sok segítséget kapunk az egyesület sportlövőitől. A futás nem jelenthet gondot, futni mindenhol lehet, a láb mindig kéznél van...

— Terveznek újabb toborzókat?

— Természetesen. A korábbi tapasztalatokat fölhasználva hamarosan ismét körülnézünk a jelentkezők között. *Kell az utánpótás*, mert a már versenyző társaság (10—15 évesekről van szó) két-három év múlva kifejezetten az öttusára készül; jó lenne, ha máris maguk mögött éreznék a következő generációt.

— Úgy véli, megfogant Szolnokon az öttusa?

— Ezt határozottan állíthatom.

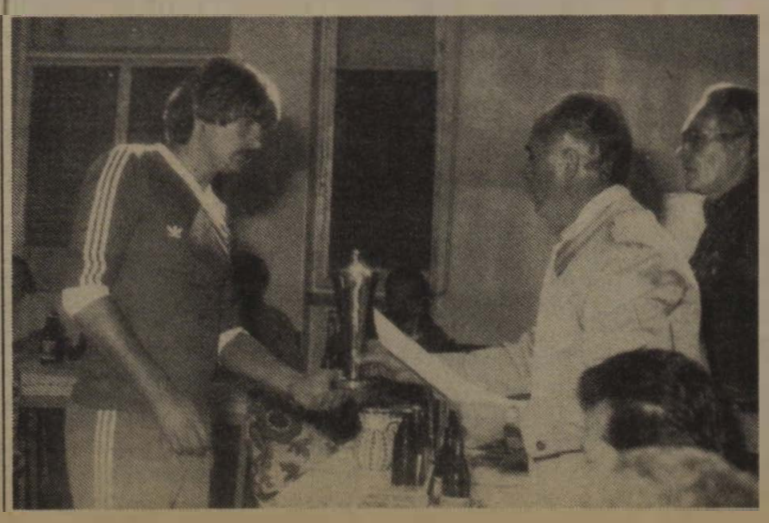
(pilhál)

SPORTTALÁLKOZÓ

Három évvel ezelőtt kezdődött a hajdúszováti Lenin Tsz és a debreceni járműjavító MSZBT-tagcsoportjainak együttműködése. Azóta minden évben sporttalálkozót szerveznek, és a győztes csapat megkapja az erre a célra alapított MSZBT-kupát.

Ebben az évben is asztaliteniszben, sakkban, kispuskalövészetben és kispályás labdarúgásban mérték össze tudásukat. Az összesített eredmények alapján a hajdúszováti ak bizonyultak jobbnak. Egy évig őrizhetik a kupát.

(Képünkön a kupa átadásának ünnepélyes pillanata látható.)



Nyugdíjas természetbarátok

A kecskeméti vasutas nyugdíjasok természetbarát köre hazánk legszebb tájainak megismerését tűzte célul. Az idén nyáron minden hónapban meglátogattak egy-egy nevezetes helységet. Zebegényben megtekintették például a Szőnyi Múzeumot, Szobon pedig a Börzsöny Múzeumot. Jártak Verőcemaroson is, ahol a Gorka kerámiamúzeum látnivalói jelentettek maradandó élményt.

Az útiprogramban szerepelt ezenkívül Szilvásvárad, Szalajka-völgy, Istállóskő és Kecskemét megismerése is.

HÍRER

— **Műszaki könyvnapok.** A Landler Jenő Járműjavító Üzem szakkönyvtára és a művelődési ház szakszervezeti könyvtára október 19-én műszaki és közgazdasági könyvnapokat rendezett, kiállítással és vásárral egybekötve. A kiállítást Kereszturi Ferenc üzemvezető főmérnök nyitotta meg. Utána a MÁV villamosításának 50. évfordulója alkalmából bemutatták a Kandó Kálmánról szóló kisfilmet.

— **Társadalmi munka.** A tapolcai körzeti főnökség vontatási üzemegységének Bánki Donát szocialista brigádja az elmúlt évekhez hasonlóan az idén is karbantartotta a lesencetomaji szociális otthon fűtőberendezéseit. Az Államidíjas brigád társadalmi munkában megtisztította a kazánt a vízkőtől és kijavították a hibákat.

Irodalmi toborzó

A ferencvárosi Vasutas Művelődési Központ három éve működő irodalmi színpada szeretettel vár minden szereplést kedvelő fiatalt, aki verset mond, énekel, vagy hangszeren játszik. Jelentkezni lehet Gábor Ilona színpadvezetőnél próbanapokon, hétfőn és szerdán 17 órától. (Cím: 1097. Budapest, IX., Péceli út 2. Telefon: 273-074. Üzemi: 62-09, 68-37.)

— **Nyugdíjas-találkozó.** A debreceni körzeti üzemfőnökség vontatási üzemegységének vöröskeresztes szervezete és az üzemi KISZ-bizottság október 15-én nyugdíjas találkozót rendezett, amelyen ötvenen vettek részt. A megjelenteket vacsorán látták vendégül.

— **Búcsú a vasúttól.** Az aszódi II-es főpályamesteri szakasz két dolgozója a közelmúltban vonult nyugdíjba. Tiszteletükre ünnepséget rendeztek, amelyen Mihályi Sándor főpályamester méltatta több évtizedes munkásságukat, helytállásukat, majd átadta a kollektíva ajándékát.

— **Operettest.** A Szolnoki Járműjavító kultúrtermében szeptember 30-án nagy sikerű operettestet rendeztek, amelyre meghívták a szakszervezeti bizottság nyugdíjas csoportját is.

— **Nótaest.** A szolnoki vasutasok művelődési házában október 20-án, a nyugdíjasok részére magyarnótaestet rendeztek, amelyen közreműködött Urbán Katalin és Bojtor Imre népdalénekes, valamint a vasutas-szakszervezet zeneiskolájának népizenekara.

— **Kommunista műszak.** A miskolci körzeti üzemfőnökség területén októberben kommunista műszakot tartottak, amelyen több mint ezren vettek részt. Takarították az állomás környékét, összegyűjtötték a sínek között a hulladékot. A munkáért járó bért felajánlották az arra rászoruló nyugdíjasoknak.

— **Mesterek parádéja.** Ezzel a címmel rendezett bemutatót az élelmezési világnap alkalmából az Utasellátó Vállalat Miskolcon. A cukrászok és szakácsok által készített különlegességeket az utazók kedvezményes áron megvásárolhatták.

— **Kiállítás.** A mezőkövesdi vasutas üdülőben kiállítást rendeztek Bakos Katalin és Gálik János, a miskolci Vörösmarty Művelődési Ház képzőművészeti szakkörének tagjai alkotásaiból. A kiállítást egy hónapig tekinthetik meg az üdülők.

— **Brigádvezetők értekezlete.** A miskolci körzeti üzemfőnökségen a közelmúltban értekezletet tartottak a szocialista brigádvezetők részére. Gávai Pál üzemfőnök ismertette a termelési, szállítási eredményeket és meghatározta az őszi forgalommal összefüggő legfontosabb teendőket.

Köszönetnyilvánítás

Ezúton szeretném kifejezni köszönetemet mindazoknak az ismerősöknek és barátoknak, akik szeretett férjem halála alkalmából mély fájdalmamban osztoztak. Özv. Váry Nagy Józsefné és családja.

LAKÁSCSERE

Elcserélném másfél szoba, összkomfortos, nagy erkélyes, 49 négyzetméteres, tizedik emeleti, hívóliftes MÁV-bérlakásomat, azonos méretű, illetve komfortfokozatúra, MÁV-dolgozóval. Lehet tanácsi, vagy kertes családi ház is. Cím: Budapest, XV., Rákos út 100. sz. X. em. 65. Nagyné. Üzemi telefon: 81-81.

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

Elcserélném Budakeszi, kétszobás, komfortos, gázfűtéses, modern, Dunára néző, IV. emeleti (lift nincs) 50 négyzetméteres, csendes, MÁV-bérlakásomat Budapesten levő egy szoba, plusz két félszobás tanácsi, vagy MÁV-bérlakásra, esetleg kertes házra, (tatarozásra szoruló is érdekel). Vác—Budapest vonali is lehet. Kovács Béla: Dunakeszi, Nap u. 4. IV. 19'a.

Elcserélném egy szoba komfortos, 38 négyzetméteres, gázfűtéses, világos, budai MÁV-bérlakásomat vasutas dolgozóval — tanácsi, vagy saját tulajdonú lakásra, házra, lehet Pest-környéki is. Érdeklődni 7—15 óra között a 183-664, 15 óra után és szombat, vasárnap 383-260 telefonon lehet.

Elcserélném Budapest, VIII., Kálvin térnél levő, egy szoba komfortos, világos I. emeleti MÁV-bérlakásomat (jó közlekedés, közeli bevásárlási lehetőség) tanácsi lakásra, vagy saját házra. Felújításra szoruló is érdekel. Vidéki is lehet. Érdeklődni: László Józsefné, Budapest, VIII., Múzeum u. 11. sz. I. em. 30.

Elcserélném rákospalotai, 49 négyzetméteres, másfél szobás, összkomfortos, nagy erkélyes, első emeleti, telefonos lakásomat nagyobbra, MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet este a 698-647 telefonszámon.

Elcserélném két szoba, plusz személyzetis, I. emeleti, tanácsi, telefonos lakásomat, belterületi vagy budai másfél szobás, vagy szobahallos, összkomfortos lakásra. Érdeklődni este 18 óra után a 411-988 telefonszámon.

Elcserélném egy szoba, két félszobás, összkomfortos, erkélyes MÁV-bérlakásomat kisebbre, kb. 45 négyzetméteres, lehetőleg azonos komfortfokozatú, telefonos tanácsi bérlakásra, Budapest területén. Telefon: 896-825.

Elcserélném két szoba, konyha, kamrás (fürdési lehetőség megoldva) 51 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat, valamint 26 négyzetméteres, szoba konyhás tanácsi lakásomat két szoba összkomfortosra, MÁV-dolgozóval. Esetleg külön-külön is cserélhető. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: munkaidőben 27-77, az esti órákban a 345-462 telefonszámon: Zsitvay.

Elcserélném Debrecen kiemelt övezetében levő 51 négyzetméteres, két szoba, előszoba, konyha, fürdőszoba, külön WC-s, erkélyes, telefonos lakásomat budapesti hasonlóra, vagy kisebbre. Rozsos János, Budapest, XIV., Erzsébet királyné út 40 b. II. 1.

Elcserélném szolnoki, egy plusz két félszobás összkomfortos, 62 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat budapesti lakásra. Minden megoldás, hármas csere is érdekel. Cím: Váry Ottó, Szolnok, Mátyás király u. 2. Telefon: 01 17-62, vagy 343-935.

Elcserélném egy plusz két félszobás, összkomfortos, erkélyes (67 négyzetméteres) MÁV-bérlakásomat, kétszobás, (56 négyzetméter körüli) összkomfortos tanácsi bérlakásra II. emeletig — lift esetén III. emeletig — Budapest területén MÁV-dolgozóval. Levélcím: Soós Béla, 1155 Budapest, Rákos u. 102. VI. 40.

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 — 11 659 82—4878. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6060

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVI. ÉVFOLYAM, 23. SZÁM ÁRA: 1,30 FORINT 1982. NOVEMBER 15.

Sopronban, a GySEV konténer-pályaudvarán, a nagy teljesítményű daru segítségével gyorsan történik a konténerek mozgatása (Zelman Ferenc felvétele)

A tartalomból:

Gazdaságos, takarékos anyagfelhasználást *(3. oldal)*

TEEM-vonatok Ausztriába *(4. oldal)*

Munkavállalás szabadidőben *(5. oldal)*

Borkóstoló *(6. oldal)*

A vasút októberi szállítási teljesítménye

11 millió 974 ezer tonna áru és 21 millió 900 ezer utas

Az őszi forgalom második hónapjában — októberben — *a vasút 11 millió 974 ezer tonna árut szállított.* Ez a tavaly októberinek csak 98,3, a tervezett értéknek viszont közel 100, pontosabban 99,9 százaléka.

Az összes elszállított tonnán belül a kocsiigényes forgalom volt a kedvezőbb. *A belföldre feladott áruk mennyisége 7 millió 869 ezer tonna,* ami a bázishoz képest 99,1, a tervhez viszonyítva, 103,7 százalékos teljesítésnek felel meg. Exportra 1 millió 41 ezer tonna árut adtak fel. Ez a mennyiség 98,8, illetve 101,1 százalékos teljesítményt jelent.

Októberben is a várakozás alatt maradt az import- és a tranzitáruk volumene. Az előbbinél a tervet 91,6 százalékra, az utóbbinál pedig 90,2 százalékra teljesítette a vasút. (Megjegyezzük, hogy ez a kilencven százalék feletti szállítási teljesítmény az import- illetve a tranzitforgalomban az előző hónapokhoz képest minimális javulást azért jelent.)

Előzetes adatok szerint az áruszállítási munkát kifejező árutonna-kilométer várhatóan 94,2, illetőleg 94,1 százalék lesz. A belföldi forgalomban feladott főbb áruféleségek közül *kőből 6,4, mészből 17,1, cementből 5,1, tűzifából 39, cukorrépából 7,9 százalékkal többet szállított a vasút mint 1981 októberében.* A szén viszont csak 94,3, a kavics 96,5, a cementgyártmányok 95,4, a műtrágya pedig 89,6 százalékra közelítette meg a bázisszintet.

Az elszállított élőállatok rakott teherkocsiban kifejezett mennyisége a tavaly októberinek 94,4, a gyorsan romló áruké pedig 86 százaléka volt.

A vasúti áruszállítás minőségét kifejező mutatók egy része javult, más része viszont kedvezőtlenebbül alakult. Csökkent a gépek állása. A tavalyi 30,58 tonnáról viszont 30,97 tonnára — 1,3 százalékkal — emelkedett az egy vasúti kocsiba berakott átlagos árumennyiség.

Nem volt ilyen kedvező a teherkocsik időbeli kihasználása, a kocsiforduló-idő értéke. A növekedés mértéke 8,7 százalékos volt.

Az elegymozgásban fontos szerepe van annak, hogy a tranzitáruk minél gyorsabban haladjanak át a MÁV hálózatán. Ezen a vasútnak sikerült javítania, melynek eredményeként *a tranzitküldemények átfutási ideje — a tranzit-kocsiforduló-idő — a tavaly októberi 3,37 napról 3 napra csökkent.* Sikerült a MÁV hálózatán levő külföldi vasúti kocsik tartózkodási idejét is 2,3 százalékkal csökkenteni. A devizabevételt jelentő MÁV-kocsik külföldi tartózkodási ideje viszont — kedvezőtlenül — 20,8 százalékkal csökkent.

A bázishoz viszonyítva kielégítő volt a tehervonati mozdonyok napi hasznos futásteljesítménye. A gőzmozdonyoknál 4,2, a villamos mozdonyoknál 1,1, a kis teljesítményű dízelmozdonyoknál 1,4, míg a nagy teljesítményű dízelmozdonyoknál 1 százalékkal volt magasabb a napi haszonkilométer-teljesítmény.

Becslés szerint a vasút októberben *21 millió 900 ezer utast szállított.* Ez a tavaly októberinek 99,8 százaléka, a tervezettnek pedig 99,5 százaléka. Az utaskilométer-teljesítmény várhatóan 99, illetve 99,5 százalékos lesz.

A személyszállítás minőségi mutatói közül a menetrendszerűség — bázishoz viszonyítva — kedvezően alakult. A késetten és rendesen közlekedett személyszállító vonatok aránya megegyezett a bázisértékkel, az egy késetten közlekedett személyszállító vonatra jutó fajlagos késési idő 6,6 százalékkal csökkent. Ezen belül a legjelentősebb nemzetközi expessz vonatok fajlagos késési ideje, ez ugyanis 24,3 százalékkal csökkent.

Ki minek mestere?

A szombathelyi körzeti üzemfőnökségnél október 20-án és 21-én rendezték meg a *Ki minek mestere?* vetélkedőt. Kilenc szakmában, 32 harminc éven aluli mérte össze tudását szakmai, politikai és munkavédelmi ismeretekből.

A szertárfőnökség tanácstermében megtartott vetélkedésen az átlagosnál kiemelkedőbb eredményt nyújtó *Amon András,* a szombathelyi vontatási üzemegység dízel-villanyszerelője a Szakma ifjú mestere lett.

Szavalóverseny

A november 7-e tiszteletére rendezett ünnepségsorozatot a pécsi körzeti üzemfőnökség kultúrbizottsága október 30-án szavalóversennyel nyitotta meg. A szavalók egy élő magyar költő versét adták elő, és egy szabadon választott alkotást is bemutattak. A zsüri kiemelte a versválogatás gazdagságát, az előadók felkészültségét.

A szavalóverseny győztese *Klencz Tiborné* pécsi, második *Baróti Zoltán* gyékényesi, harmadik *Horváth Erzsébet* pécsbánya-rendezői, negyedik *Kovácsné Nagy Katalin* pécsi vasutas lett. Valamennyi versenyző emléklapot kapott.

November 7. tiszteletére

Vállalták — teljesítették

A székesfehérvári járműjavító-üzem dolgozó kollektívája nevében, az üzem gazdasági, párt- és ifjúsági szervezetének vezetői, *november 7. tiszteletére* és a Szovjetunió megalakulásának 60. évfordulója alkalmából felajánlásban vállalták a 92 motorvonat-forgóváz határidő előtti legyártását.

Alapos, átgondolt előkészítés és szerteágazó, minden lehetőséget figyelembe vevő szervezés készítette elő ezt a vállalást. A szakemberek több évi gyártási tapasztalatok alapján, felmérve a reális lehetőségeket, szeptemberben napi feladatokra bontott ütemtervet állítottak össze. Ebben határozták meg az egyes részfeladatok pontos idejét, a kapcsolatos egyéb munkák ütemét. A szakszerű előkészítés után, a kollektíva lelkesedésével, sikerült minden fázisában teljesíteni a célkitűzést és ezzel két hónappal előre hozni a szállítási határidőt.

November 4-én délelőtt *Borisz Kotov,* a Szovjetunió Magyarországi Kereskedelmi Képviseletének helyettes vezetője a Maschinoimport és *Demeter József,* a Ganz-MÁVAG képviseletében ünnepélyesen átvették *Takács László* üzemigazgatótól az utolsó két forgóvázat.

Borisz Kotov meleg, baráti szavakkal mondott köszönetet ezért a teljesítményért. Hangsúlyozta a vállalás jelentőségét és a kereskedelmi képviselet nevében elismerő-köszönő levelet nyújtott át Takács Lászlónak.

A székesfehérvári járműjavító-üzemben gyártott forgóvázak a Ganz-MÁVAG-ban kerültek végleges helyükre, a nagy távolságú motorvonatok fontos szerkezeti részeként.

Demeter József is kifejezte elismerését a gyártmány precíz, hibátlan és elsősorban határidő előtti szállításáért. A példamutató kooperációs kapcsolat további feladataként a következő évre újabb motorvonatforgóváz-megrendelést jelentett be.

Kommunista műszakok

A munkáért járó bért közösségi célokra fordítják

A *székesfehérvári körzeti üzemfőnökségen* október 22-től 29-ig kommunista műszakokat tartottak, amelyeken összesen 589-en vettek részt. A központi teherpályaudvaron kétszázan a vagonokból kihullott árukat gyűjtötték össze, 95-en személykocsikat takarítottak.

A tmk-műhely dolgozói a kondenzvezetékeket mosták át és elszállították az építkezés törmelékeit. A mozdonyjavító műhely tagjai az olajszennyezett vágányok ágyazatát cserélték ki, ezen kívül műhelyt takarítottak. A villamos műhely dolgozói transzformátort javítottak és felújították a kondenzvíztelep berendezéseit.

A *hatvani-salgótarjáni pályafenntartási főnökség* nyolc szolgálati helyén tartottak a dolgozók kommunista műszakot. A résztvevők nagy mennyiségű, a pályából kicserélt vasanyagokat szedtek össze és szállítottak el. Sor került a környezetvédelmi és tisztasági munkákra is.

A munkákban 17 szocialista brigád 233 dolgozója vett részt s összesen 1392 munkaórát teljesítettek, amelyért 30 352 forintot kaptak. *A kapott összeg 50 százalékát az idős vasutas nyugdíjasok megsegítésére, a megmaradó összeget szociális célokra kívánják felhasználni.*

November 7. tiszteletére kommunista szombatot tartottak a *székesfehérvári pályafenntartási főnökség kisbéri szakaszánál.* A társadalmi munkából befolyt 7 ezer forintnyi összeg a vasutas rokkantak megsegítésére, illetve a kőszegi MÁV Nevelőotthon céljaira ajánlották fel.

Kulifai Károly főpályamester elmondotta, hogy náluk hagyományai vannak a nevezetesebb ünnepek előtti társadalmi munkáknak. Ez annál is dicséretesebb a dolgozókra nézve, mivel hétközben is erős, megterhelő a fizikai igénybevételük. Ennek ellenére csaknem teljes létszámban végeztek társadalmi munkát.

A *mezőhegyesi* csomópont 62 dolgozója a közelmúltban kommunista műszakot tartott. Az állomás területén, a szociális helyiségeket tették rendbe, takarítottak, szolgálati helyiséget meszeltek, irattárat rendeztek és 3 teherkocsi futójavítását végezték el. A társadalmi munkáért járó bérüket az igazgatóság lakásépítési alapjára és helyi kezdeményezésekre ajánlották fel.

Komplexbrigádok pótvállalása

A budapesti vasútigazgatóság területén dolgozó MÁV—Volán komplexbrigádok *november 7. tiszteletére pótfelajánlást tettek.* A kollektívák vállalásukat úgy fogalmazták meg, hogy azok az őszi forgalom sikeres lebonyolítását segítsék elő.

Felajánlották többek között, hogy további 5 százalékkal csökkentik a kocsitartózkodási időt, fokozzák a hétvégi rakodásokat, rövidítik az idegen kocsik tartózkodási idejét. Külön kitértek a vagonok raksúlyának 2 százalékos növelésére, valamint a rakodási idő csökkentésére.

A szécsényi komplexbrigád például azt is vállalta, hogy munkaátcsoportosítással — a vállalati fuvarigények kielégítése mellett — részt vesznek a Mátravidéki Cukorgyárak cukorrépa-küldeményeinek berakási munkáiban.

(Séra)

Kitüntetések november 7-e alkalmából

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa, a SZOT, a különböző minisztériumok és intézmények a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 65. évfordulója alkalmából különböző kitüntetéseket adományoztak a párt, társadalmi és tömegszervezetek tisztségviselőinek, aktivistáknak, a fizikai és szellemi alkotó munkában élenjáró dolgozóknak, eredményes munkájuk elismeréseként.

Szakszervezetünk székházában november 3-án került sor az élenjáró szakszervezeti tisztségviselők, aktivisták kitüntetésére. A megjelenteket — köztük *Koszorus Ferenc* főtitkárt, valamint *Tolnai Ildikó* és *Szemők Béla* titkárokat — *Dénes Sándor,* a vasutas-szakszervezet szervezési és káderosztályának vezetője köszöntötte. Méltatta szakmai és politikai tevékenységüket, a szakszervezeti mozgalomban kifejtett erőfeszítéseiket. A kitüntetéseket Koszorus Ferenc, a vasutas-szakszervezet főtitkára adta át.

Koszorús Ferenc, a vasutas-szakszervezet főtitkára átadja a kitüntetéseket (Laczkó Ildikó felvétele)

(A kitüntetettek névsora a 2. oldalon)

VASUTASOK ALKOTÁSAIBÓL

Népművészeti kiállítás Nagykanizsán

A vasutas-szakszervezet Országos Művelődési Központja támogatásával a nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Házban november 4-én nyitották meg az I. országos vasutas népművészeti kiállítást, amelyen *Tolnai Ildikó,* a vasutas-szakszervezet titkára mondott ünnepi beszédet.

A vasutasok művelődésének története elismerést érdemlő része a magyar munkásművelődés történetének. Már a századfordulón hírt adtak magukról a dalárdákban éneklő vasutasok. Fúvószenekaraik ugyancsak szép múltra tekinthetnek vissza. A képzőművészeti körben alkotók is minden évben bemutatják legújabb műveiket.

Most a Kodály Zoltán Művelődési Ház kutatta fel azokat a vasutasokat, akiket a népművészet annyira megihletett, hogy aktív művelőivé váltak. Az intézmény már korábban is végzett hasonló kutató és kiállító munkát. Két ízben mutatta be például a pécsi vasútigazgatóság területén élő és alkotó vasutasok műveit. A jelenlegi kiállítás is (amely többek között fafaragók, hímzők alkotásait tárja a látogatók elé) meggyőzően reprezentálja azt, hogy a népművészet nem maradt puszta múzeumi örökség. Tehetséges alkotók fejlesztik tovább, mindannyiunk gyönyörűségére.

A kiállítás november 4-től 28-ig, naponta 9 és 19 óra között tekinthető meg a művelődési házban.

Kitüntetések november 7-e alkalmából

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa hosszú időn keresztül végzett kiváló munkája, kiemelkedő társadalmi tevékenysége elismeréseként a

Szocialista Magyarországért Érdemrendet

adományozta *Tóth Lászlónak*, az Utasellátó Vállalat volt főigazgatójának.

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 65. évfordulója alkalmából — eredményes párt- és tömegszervezeti munkájuk elismeréseként — a Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa

Munka Érdemrend arany fokozata

kitüntetésben részesítette: Bakó Károly üzemi igazgatót, Dunakeszi Jj. Ü.; dr. Bognár László oszt. vez., BVKH; dr. Horváth Lajos vasútigazgatót, Szombathely, Vasútig.; Jolántai István oszt. vez., Pécs Vasútig.; Léhner László tengelyesztergályos csop. vez., Szombathely Jj. Ü.; Palotai József kocsivizsg., Szolnok KÜF; Széles Károly igazgatót, Debrecen, Építési Főn.

Munka Érdemrend ezüst fokozata

kitüntetésben részesültek: Bodri József felépítm. munkavez., Dunaújváros, Pft. Főn.; Erdélyi János okt. főn. vez., Miskolc, Okt. Főn.; Gajtkó József ügyint., Vasúti Főoszt.; Kandrik László üzemgazd. részlegvez., Ep. Ferencváros KÜF; Kiss László hídász munkavez., Miskolc Építési Főn.; Lengyel Péter ügyint. csop. vez., Szeged Vasútig.; Maglódi Gyula tanműhelyvez., Szolnoki Jj. Ü.; Szabó József gazd. üzemfőn. h., Veszprém KÜF; Szabó Sándor előmunkás, Bp. Angyalföld Pft. Főn.; Szűcs Bertalan darukötöző, Záhony MÁV Gépesített Rakod. Főn.; Völgyi Imre gazd. ig., Székesfehérvár, Jj. Ü.

Munka Érdemrend bronz fokozata

kitüntetésben részesítette: Badics Flórián tolatásvez., Győr KÜF; Erdős II. Dezső vizsg. főkalauzt, Dombóvár Üzemfőn.; Fenyvesi Lajos gyáregységvez., Landler Jenő Jj. Ü.; Juhász László ügyint. csop. vez., Debrecen Vasútig.; Kontor Imre csop. vez. előmunkást, Tapolca Pft. Főn.; Molnár Imréné pártvez. titkárát, Bp. MÁV Kórház és Rend. Int.; Németh József kőműves csop. vez., Miskolc Épület- és Hídfennt. Főn.; Németi Sándor munkavez., Debrecen Építési Főn.; Pommer Ferenc lakatos csop. vez., Szombathely TBÉF; Stefancsik János előmunkást, Békéscsaba Pft. Főn.; dr. Varga Gyula oszt. vez. h., Vasúti Főoszt.

A közlekedés- és postaügyi miniszter

Kiváló Vasutas

kitüntető címet adományozta: Balázs Benedek vonalgondozónak, Bp. Ferencváros, Pft. Főn.; Balázs János tolatásvez., Bp. Ferencváros KÜF; Buczkó Ferenc üzemfőn., Nyíregyháza KÜF; Csik Sándor oszt. vez. h., Vasúti Főoszt.; Kiss József munkavez., Celldömölk Építési Főn.; Koller László vonatvez., Celldömölk KÜF; Kummer István szakoszt. vez., Vasúti Főoszt.; Machovitsch László műsz. gazd. tanácsadónak, Vasúti Főoszt.; Mészáros János műsz. kocsimesternek, Bp. Kelenföld KÜF; Mohr Béla főművez., Dunakeszi Jj. Ü.; Nagyrónai László igazgatóh., Budapest Vasútig.; Onódi József vez. oktatótisztnek, Kiskunhalas KÜF; Papp István esztergályos csop. vez., Északi Jj. Ü.; Pápai István tud. oszt. vez., VATUKI; Pápai János számadó- és árupénztárosnak, Hatvan KÜF; Remeczki Mihály lakatos csop. vez., Pécs KÜF; Sütő Ferenc műsz., gazd. tanácsadónak, Bp. Magasépítési Főn.; Székely Károly tolatásvez., Záhony Üzemig.; Takács István kőműves munkavez., Szeged Épület- és Hídfennt. Főn.; Tóth Ferenc mozd. vez., Debrecen KÜF; Uzsoki Ferenc ügyint. Miskolc Vasútig.

Kiváló Munkáért

kitüntetésben részesítette: Bakody Klára ügyint., Pécs Vasútig.; Bakó Lajosné ügyint., Miskolc Vasútig.; Bircsák János vágánygondozót, Vác Pft. Főn.; dr. Böhmer Lászlóné reumatológiai szakorvost, Szolnok MÁV Kórház és Rend. Int.; Erád Gábor pol. munkatársat, Vasutasok Szakszerv. Debreceni Ter. Biz.; Erős László forg. szakoktatót, MÁV Tisztképző és Továbbképző Int.; Fróna János hegesztő csop. vez., Miskolc Építési Főn.; Gábor Gáborné személyzeti ügyint., Debrecen Épület- és Hídfennt. Főn.; Greff József kocsimestert, Rákosrendező KÜF; Hegedűs Imre műszerészt, Debrecen BBFF; Horváth Vince munkavez., Sopron Pft. Főn.; Joó János személyzeti csop. vez., Bp. Vasútig.; Kerbolt József személyzeti vez., Dombóvár MÁV Építési Főn.; Kisfaludy József rakt. vez., Sopron Vont. Főn.; Madarász István tolatásvez., Békéscsaba KÜF; Makrai Lajos esztergályos szakmunkást, Dunakeszi Jj. Ü.; Mészáros Ferenc TMK-lakatost, Debrecen Jj. Ü.; Nagy Sándor ügyint., Záhony Üzemig.; Séner András keresk. részlegvez., Szeged KÜF; dr. Paál István műsz. gazd. tanácsadót, Vasúti Főoszt.; Pribeli István munkaügyi vez., Balassagyarmat KÜF; Soponyai István vonatvez., Miskolc KÜF; dr. Stark Ferenc igazgatóh., Szombathely Ter. Egészségügyi Közp., Szántó Istvánné ügyint. csop. vez., Vasúti Főoszt.; Szilágyi Károly mozd. vez., Bátaszék Üzemfőn.; Törös Éva főművez., Debrecen MÁV Épület- és Hídfennt. Főn.; Tímár István mozd. lakatost, Dunaújváros Üzemfőn.; Veres Albert lakatos csop. vez., Szolnok Jj. Ü.; Zaránd Sándor műsz. oszt. vez., Bp. MÁV Gépészeti, Technológiai Anyagvizsg. Ü.; Zeltner Imre szb-titkárt, Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Ü.; Zsebők Dániel váltókez., Nagykanizsa Üzemfőn., Weisz József oszt. vez. h., Pécs Vasútig.

Miniszteri Dicséret

kitüntetést kaptak: Balogh Géza raktárnok, Záhony Üzemig.; Berkes László műszerész, Szombathely Jj. Ü.; Bodnár József vonatvez., Szerencs KÜF; Gombos György lakatos, Debrecen Építési Főn.; Gugolya Imréné munkaügyi ügyint., Hódmezővásárhely Pft. Főn.; Hornyák András ügyint., Miskolc Vasútig.; Horváth Lajos esztergályos, Székesfehérvár Jj. Ü.; Jakab Mihály részlegvez., Bp. MÁV Építési Géptelep Főn.; Kiss Márton rakt. munkás, Bp. Ferencváros Szertárfőn.; Kovács István pol. munkatárs, Vasutasok Szakszerv., Miskolc Ter. Szaksz. Biz.; Kovács István munkavéd. vez., Bp. MÁV Hídépítési Főn.; Kovács Jánosné fénymásolót, Bp. MÁVTI; Kőszeghy Jenőné üzemi konyhavez., Landler Jenő Jj. Ü.; dr. Merényi Gyuláné csop. vez., Bp. MÁV Építési Főn.; Mikóczi Marianna pol. munkatárs, Vasutasok Szakszervezete; Molnár Károly ügyint., MÁV ÜGH; Muhi András raktárnok, Szerencs KÜF; Nagy József szem. és okt. csop. vez., Bp. Keleti KÜF; Németh Béla munkavez., Sopron Pft. Főn.; Oláh István munkaerő-gazdálkodó, Bp. MÁV Vill. Felsővez. Ép. Főn.; Oravetz István lakatos brig. vez., Dunakeszi Jj. Ü.; dr. Pankotay József csop. vez. főorvos, Szombathely MÁV Ter. Egészségügyi Közp; Pál István üzemgazd. oszt. vez. h., Miskolc Jj. Ü.; Rozgova Gusztáv művezető, Miskolc Jj. Ü.; Sikfői Ferencné ügyint., Vasúti Főoszt.; Szarka Ferenc szakaszirányító, Tapolca Körz. Üzemfőn.; Tabányi Pál ügyint. csop. vez., MÁV Nyugdíj Hiv.; Tajti József gépjárművez., Jászkisér MÁV Építőgépjav. Ü.; Ujhelyi Lajos szertárfőn. h., Debrecen MÁV Ig. Osztószertárfőn.; Urbán József főpályamester, Győr Pft. Főn.; Vad István vonatvez., Püspökladány KÜF; Vati Istvánné portás, Dombóvár Üzemfőn.; Vzada Mihály távközlőműszerész, Szeged MÁV BBFF.

A MÁV vezérigazgatója

Vezérigazgatói Dicséret

kitüntetésben részesítette: Ari Jánosné munkaügyi ügyint., Kisújszállás Pft. Főn.; Ábrahám József szertárfőn. h., Szeged-Rendező Osztószertárfőn., Ács Edit oktatótisztet, Gyékényes Üzemfőn.; Balázs István ügyint., Dunakeszi Jj. Ü.; Bálint József vágánygépkocsivez., Mátészalka Pft. Főn.; Balogh Lajos üzemvez., Szombathely BBFF; Bartók Andrásné raktárkez., Miskolc KÜF; Bartók József építésvez., Bp. Balparti Épületfennt. Főn.; Beleznai Lászlóné hivatalsegédet, Dunaújváros Pft. Főn.; Bene Istvánné körz. áruirányítót, Szeged KÜF; Berki László oszt. vez., Debrecen Vasútig., Békési László normatechnológust, Bp. MÁV Gépészeti Technológiai Anyagvizsg. Ü.; Bibók Imre kocsimestert, Hatvan KÜF; Bodor József hegesztőt, Gyöngyös MÁV Kitérőgyártó Ü.; Boros Ernő dízelmozd. vez., Sopron Vont. Főn.; Bódi Ottó vonatvez., Bp. MÁV Vill. Felsővez. Ép. Főn.; Csoknyai Jánosné kocsitakarítót, Szombathely KÜF; Deák Lajos forg. szolg. tevőt, Székesfehérvár KÜF; Deák Sándor pályamunkást, Hódmezővásárhely Pft. Főn.; Erdei Árpádné üzemgazdászt, Záhony Pft. Főn.; Fehér István ügyint., Szombathely Vasútig.; Fehér János munkaügyi ügyint., Hatvan—Salgótarjáni Pft. Főn.; Fillér László anyaggazdálkodót, Székesfehérvár Pft. Főn.; Friedmann Istvánné személyzeti vez., Szeged MÁV Épület- és Hídfennt. Főn.; Geiger János térfőnököt, Hatvan KÜF; dr. Gömöri Lászlóné ügyint., Vasúti Főoszt.; Gyökér László karbantartó villanyszerelőt, Bp. MÁV Vill. Fenntart. Főn.; Hajdu Zoltán vonatvez., Debrecen MÁV Építési Főn.; Halász Béla ügyint. csop. vez., MÁV ÜGH; Jakabfi József mozd. lakatost, Nagykanizsa Üzemfőn.; Juhász László vízvez. szerelő lakatost, Dunakeszi Jj. Ü.; Kiss János mozd. vez., Rákosrendező KÜF; Kiss László ügyint., Bp. Ig. Számviteli Főn.; Kocsis Gyula keresk. ügyint., Füzesabony KÜF; Kormányos Imre távközlő művez., Szeged-Rókus BBFF; Kovács János kocsivizsg., Szerencs KÜF; Kovács Mártonné óvónőt, Bp. MÁV Napköziotthonos Óvoda; Kunecz István vez. váltókez., Kaposvár Üzemfőn.; Kükedi Gyula főmenetir., Bp. Keleti Igazg. Részleg; László István munkaügyi csop. vez., Mátészalka KÜF; László K. Sándor munkavez., Szentes MÁV Építési Főn.; Legény Imre raktárvez., Balassagyarmat Szertárfőn.; Lehovicz Ervinné táblaellenőrt, Bp. MÁV Számítástechn. Ü.; Lénárt János vonatvez., Kecskemét KÜF; Lovas János áll főn.,, Szentes KÜF; Lövei László motorvez., Zalaegerszeg KÜF; Magyar Béláné katonai munkaügyi ügyint., Szolnok KÜF; Makra Lajos mozd. vez., Vésztő KÜF; Malich András rendészeti vez., Komárom KÜF; Marosfalvi János raktárnokot, Szentes KÜF; Mengyi László mozd. vez., Füzesabony KÜF; Mester József erősáramú szerelőt, Békéscsaba MÁV Vill. Vonalfelügy.; Moró Alfonz ügyint., Pécs MÁV BBFF; Müller Ádám műszerészt, Pécs MÁV BBFF; Nagy István vez. tisztet, Komárom KÜF; Nagy Kálmán szb-titkárt, Bp. MÁV Magasépítési Főn.; Nádasdi Lászlóné labor. asszisztenst, Bp. MÁV Közegészségügyi Int.; Nánai Tibor művez. csop. vez., Bp. MÁV Építési Géptelep Főn.; Oláh Zoltán műszerészt, Záhony BBFF; Orbán Lajosné távgépíró kez., Dombóvár Üzemfőn.; Pandur Sándor pályamunkást, Tapolca Pft. Főn.; Papp Tiborné ügyint., Vasúti Főoszt.; dr. Radnai Jenőné igazg., Kaposvár MÁV Nevelőotthon; Rausch László tűzikovácsot, Debrecen Jj. Ü.; Rákos Lászlóné bérelszámolót, Veszprém KÜF; Redele Gábor pályamunkást, Miskolc Pft. Főn.; Sajermann Béla vez. főpályamestert, Kiskunhalas Pft. Főn.; Schaffer Gábor belső ellenőrt, Szombathely MÁV BBFF; Schreiner Kornél dízelmozd. vez., Szombathely KÜF; Stári Dezsőné ügyint., Vasúti Főoszt.; Szabó András karbantartó szakmunkást, Bp. MÁV Egészségügyi Ell. Főn.; Szabó Ernő vonatvez., Nagykanizsa Üzemfőn.; Szabó János keresk. hivatalnokot, Szolnok KÜF; Szebenyi Ernő kitűzőmérnököt, Miskolc MÁV Építési Főn.; Szentesi Sándor vill. mozd. vez., Békéscsaba KÜF; Szondi Györgyné személypénztárost, Szerencs KÜF; Tapaszti János esztergályost, Dombóvár Üzemfőn.; Tóth Béla előmunkást, Nyíregyháza Pft. Főn.; Tóth József dízellakatost, Pécs KÜF; Tóth László munkavéd. ügyint., Nagykanizsa Üzemfőn.; Tököli Imre ügyint., Vasúti Főoszt.; Urbán József vágánygondozót, Szolnok Pft. Főn.; Varga Ferenc lakatos csop. vez., Bp. MÁV TBÉF; Varga János áll. főn. h., Záhony Üzemig.; Varga Lajosné szállítmányozási vez., Kiskunhalas KÜF; Vágó Gyula akkumulátor jav. és kezelőt, MÁV Balparti BBFF; Végh Károly fődiszpécsert, Székesfehérvár Jj. Ü.; Vigh Zoltán raktárnokot, Záhony Üzemig.; Vörös József személyzeti vez., Veszprém Pft. Főn.; Bonomi Károly személyz. és munkaügyi csop. vez., Budakeszi MÁV Tüdőgyógyint.: Beregszászi Györgyné ügyint., Vasúti Főoszt.

A szakszervezeti tisztségviselők, aktivisták közül a

Munka Érdemrend arany fokozata

kitüntetést kapta: Barabás József, a békéscsabai körzeti üzemfőnökség mozdonyvezetője; Kalmár Lajos, a szerencsi körzeti üzemfőnökség kocsivizsgálója, szb-elnök.

A Munka Érdemrend ezüst fokozata

kitüntetést kapta: Dénes Sándor, a vasutas-szakszervezet szervezési- és káderosztályának vezetője; Lendvai László, az Északi Jj. üzem lakatos csoportvezetője, szb-elnök; Tolnai Ildikó, a vasutas-szakszervezet titkára.

A Munka Érdemrend bronz fokozata

kitüntetést kapta: Balázs József, a Keleti körzeti üzemfőn. lakatos csoportvezetője; főbizalmi; Bella Sándor, a GySEV rakszerkezelő raktárnoka, főbizalmi; Kovács Béla, az Utasellátó Vállalat leltárfelelőse, szb-tag.

A Szakszervezeti Munkáért arany fokozata

kitüntetésben részesült: dr. Holndonner Ferencné, a vasutas-szakszervezet pénzügyi és gazdasági osztályának helyettes vezetője; Wojtekovics Ferenc nyugdíjas, a MÁV záhonyi művelődési ház részfoglalkozású gazdasági felelőse.

AZ SZMT ELNÖKSÉGÉNEK NAPIRENDJÉN

A tapolcai körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának munkája

A Szakszervezetek Veszprém megyei Tanácsának elnöksége a közelmúltban beszámoltatta a tapolcai körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságát. A beszámoló a vasutasok élet- és munkakörülményei javítása érdekében végzett munka tapasztalatairól szólt.

Tapolcán — az elsők között — 1978. június elsején alakult meg az üzemfőnökség. A megváltozott helyzethez igazodott a mozgalmi szervezet is. Ettől kezdődően *11 tagú szb, 8 főbizalmi, 68 bizalmi és 9 állandó munkabizottság irányításával* látják el az 1300 szervezett vasutas nevelését, élet- és munkakörülményeivel kapcsolatos érdekvédelmét és érdekképviseletét.

A terület Tapolcától Jánosházáig, illetőleg Keszthelyig és Polgárdi-Ipartelepekig húzódik.

Az új szervezeti forma bevált. A jó irányításnak, a dolgozók hozzáállásának a bizonyítéka, hogy az eltelt néhány évben *három alkalommal érdemelték ki a Kiváló Üzemfőnökség címet.* A 36 szocialista brigád közül a *Bánki Donát* a Magyar Népköztársaság Kiváló Brigádja cím után megkapta a Munka Vörös Zászló Érdemrendet.

A gazdasági feladatok közül a nagyon fontos áruszállítás mellett nem lebecsülendő a Balaton északi partjának a személyszállítása. Nyáron 16 vonatpár — 5 gyors és 1 expresszvonat szállítja az utasokat. A munka javítása érdekében mozdonyvezetőket képeznek ki a létszámhiányos vonatvezetői munkakörökre. A műházókat átképezik jegykiadóellenőröknek és több jegyvizsgáló is tett vonatvezetői vizsgát. Továbbra is gond a budapesti kirendeltség biztosítása, az otthontól való rövidebb-hosszabb elszakadás.

A bizalmi testületi ülések a jog- és hatásköröknek megfelelően, rendszeresen megtárgyalják a feladatokat, elemzik a dolgozók élet- és munkakörülményeinek a helyzetét, keresik a legmegfelelőbb megoldásokat.

Magas szintű a dolgozók kulturális igényeinek a kielégítése. Tapolcán található *az országos hírű Batsányi János Művelődési Központ.* Az intézményben a különböző klubok mellett 16 működő csoport működik. A szakmai továbbképzést a jól felszerelt vasutas oktatási központ látja el.

A rendszeres orvosi ellenőrzéseknek, a megelőző tevékenységnek köszönhető, hogy időben felismerik a bajt. Tapolcán és környékén *43 dolgozót foglalkoztatnak — keresetveszteség nélkül — olyan munkakörökben, amely a jelenlegi egészségügyi állapotunknak megfelel.*

Tapolcán, Keszthelyen és Balatonfüreden a dolgozók részére biztosított az öltöző, mosdó, a fekete-fehér öltöző és fürdőkomplexum. Sajnos, a kisebb szolgálati helyeken még sok a javítanivaló.

Javult az egyen- és munkaruhaellátás, *de továbbra sem megfelelő az esőköpeny, mert átázik. A bunda viselésére jogosultak közül 80-an ellátatlanok.* Kifogásolják a tapolcaiak — egészségügyi megfontolásokból —, hogy a bakancsot, a szőrmesapkát és a szőrmebéléses kesztyűt más után is használni kell a dolgozóknak.

A 400 adagos korszerűtlen, elavult üzemi konyha helyett rövidesen egy új 600 adagos épül Tapolcán. Sümegen és Balatonfüreden az üzemi étkezést az Utasellátó Vállalat biztosítja.

1981-ben 6 vasutas kapott szolgálati lakást. Ebben az esztendőben hatan 535 ezer forint kamatmentes kölcsönt kaptak házvásárláshoz és újabb hárman költözhettek szolgálati lakásba. Bölcsődei és óvodai elhelyezés a vasutasok gyermekei részére megoldódott. A MÁV nevelőotthonokban 14 gyermeket helyeztek el. 1981-ben 201 beutalót, az idén 247-et kaptak.

Kiemelten foglalkoznak az ifjúság- és nőpolitikai határozatok megvalósításával. Többen járnak különböző szakmai iskolákba és felsőfokú tanintézményekbe.

Az SZMT-elnökség tagjai a beszámoló utáni vitában nagyon sok kérdést tettek fel, melyek megválaszolása után *Tóth Ilona* vezető titkár foglalta össze az elhangzottakat.

A testület a megyei átlagnál jobbnak értékelte az egészségügyi és szociális ellátást, az üdültetési lehetőséget. A személy-, de főként az áruszállítás javítása érdekében viszont jobb kapcsolat kialakítását javasolták a fuvaroztatókkal és nagyobb törődést az utazóközönséggel.

Sz. Jakab István

Az édességet kedvelőknek

Október közepétől öt-hat féle kedvelt gesztenyés cukrászsütemény készít az Utasellátó Vállalat győri üzeme. A Magyar Hűtőipar helyi gyárától átvett alapanyagból naponta 150—200 adag gesztenyepüré készül. Képünkön Balogh Tibor fiatal győri cukrász készíti az ízletes csemegét

A változás jelei

Kiskunhalason javul a közművelődés

Az üzemi művelődési bizottságok megalakulását követően a munkahelyi közművelődésben, a kulturális nevelőmunkában kedvező folyamat indult el. A változás jelei a kiskunhalasi körzeti üzemfőnökségnél is megtalálhatók.

A művelődési bizottság első tevékenysége az volt, hogy felmérte a dolgozók iskolai végzettségét. Az összesítés adatai sok mindenről beszélnek. Egyebek mellett arról is, *hogy 368 dolgozónak nincs meg a nyolc általános iskolai végzettsége.* Kivétel nélkül valamennyien középkorúak, illetve a nyugdíjhoz közel álló dolgozók. Beiskolázásuk nehéz, mivel a hiányzó végzettség az 5—8. osztály között váltakozik, s a továbbtanulni szándékozók száma egy-egy osztályban nem éri el a négy-öt főt. Ezért nem indítottak az elmúlt évben általános iskolai osztályt. Idén, a környező üzemek segítségével pótolják a hiányzó létszámot és egy hetedik osztályt indítanak. Ennél sikeresebb volt a középiskolai képzésük.

Az elmúlt tanévben, a szakszervezeti bizottság kezdeményezésére megszervezték a szegedi *Bebrits Lajos Vasúti Szakközépiskola* kihelyezett tagozatát, amelynél 60 diákkal indult be az első évfolyam. A továbbtanulók 90 százaléka a fizikai dolgozók közül került ki. Rajtuk kívül középiskolába 34-en, egyetemen, főiskolán 5-en, míg az ML Esti Egyetemen 18-an tanulnak.

Megoldották az ipari tanulók szakmai és politikai oktatását is. Korábban tanulóik az első tanítási évet Kecskeméten töltötték. Szervező munkájuk eredményeként most a helyi szakmunkásképző intézet fogadta be a fiatalokat, a gyakorlati idejüket pedig a vontatási műhelyekben töltik el. Ennek érdekében az első évesek részére egy tanműhelyt alakítottak ki, biztosították a jól felkészült oktatókat és a munka elsajátításához szükséges szerszámokat.

Ügyelnek arra is, hogy az üzemfőnökség dolgozóinak szakmai tudása tovább gyarapodjon. Jelenleg többen tiszti tanfolyamon, vasútüzemvitel-ellátó szakmunkás, mozdonyvezetői és más tanfolyamokon tanulnak. A politikai oktatások sikerét pedig filmek kölcsönzésével is segítik.

Nyáron a termelési gyakorlatokat ott töltő középiskolás fiatalok részére találkozót szerveztek. Most azt tervezik, hogy felkeresik a gyesen levő nőket és a lehetőségekhez mérten segítik továbbtanulásukat.

Gellért József

A vasút is lehet életcél

A piros motorvonat nagy ívvel kanyarodik be *Acsa-Erdőkürtre*, csak a váltóknál tűnik fel az állomás. Négyen-öten leszállnak, továbbutazó alig marad az amúgy sem zsúfolt kocsikban. Amint a berregés elhal csönd ereszkedik a tájra, arrább a vágányok között tyúkok kapirgálnak.

— *Csalóka ez a nyugalom* — mondja *Tedás András*, a fiatal szolgálattevő. — *Csak hétvégeken ennyire néptelen a környék, amikor nincs rakodás. Ilyenkor magam vagyok a forgalmi irodában, a rendes körülmények között a páros végi váltókezelő is itt dolgozik. Mivel látszámhiány miatt a szabadságot, pihenőt egymás között oldjuk meg, a váltókezelő teendőit is én látom el.*

— Természetesen dupla fizetésért! — adom a naivat.

— No, azért azt nem. De az igazság az, hogy azért a két váltóért meg a bejárati jelzőért nem is kérhetnénk több pénzt. A gondozásukat meg vonatmentes időben elvégzi a túlsó váltókezelő.

— Ön a koránál fogva sem lehet régi vasutas. Miért választotta éppen ezt a foglalkozást?

— Vácon érettségiztem a közgazdasági technikumban. Utána egy téesznél helyezkedtem el, havi ezerhatszáz forintért. Amikor a járási tanács népművelői állást hirdetett, én is jelentkeztem. Szerettem azt a munkát, jártuk a falvakat, előadásokat tartottunk, kulturális vagy gyermekműsorokat szerveztünk. Talán az volt benne a legvonzóbb, hogy emberekkel foglalkozhattam. Csak a fizetés volt nagyon kevés, nekem pedig ekkor már nősülési terveim voltak. *Rákosra akartam menni mozdonyvezetőgyakornoknak, de az ismerős vasutasok lebeszéltek. Minek mennél te olyan messzire, hiszen helyben is megtalálod a számításodat!* — mondották.

És nekik lett igazuk. Azóta megnősültem, családom van. Megkeresem a havi öt-hatezret, ha túlórázom még ennél is többet. Ma is szeretek emberekkel, ezúttal az utasokkal foglalkozni. A személypénztár erre módot ad. Az állandó változatosság jelenti a vasúti munka lelkét. Én nem is tudnék monoton, állandó folyamatokat ismételve dolgozni.

— Milyen távlati terve van a vasúton?

— *Nekem életcélom a vasút.* Nem nagy dolog ez, egy kell hozzá: *becsülettel helytállni.* Szeretném elvégezni a tisztképzőt. Ehhez még az árupénztárosi vizsgám hiányzik. Az üzemfőnökség pedig támogatja az effajta törekvéseket.

Tóth Zoltán

Kiállítás

A püspökladányi Karacs Ferenc Múzeumban „A püspökladányi Csomópont 125 éve" címmel kiállítást rendeztek, amelyet Kotra Károly műszaki főtanácsos nyitott meg. A kiállítás a csomópont fejlődését mutatja be a múlt század közepétől napjainkig.

TÁRSADALMI AKCIÓK

Októberben – Cegléden

A *ceglédi körzeti üzemfőnökség* politikai, gazdasági és tömegszervezeti vezetői — összhangban a vasút előtt álló őszi szállítási feladatok megoldására kiadott célkitűzésekkel — azok szellemében szervezik és irányítják a munkát. Figyelmet fordítanak minden olyan lehetőségre, amely hozzájárulhat az alapvető feladatok sikeres teljesítéséhez.

Október második felében, ennek szellemében több esemény, rendezvény tette mozgalmasabbá a hétköznapokat. A csomóponti KISZ-bizottság szeptemberben felhívással fordult az üzemviteli területen, a végrehajtó munkakörökben szolgálatot teljesítő fiatalokhoz és szakmai vetélkedőt hirdetett részükre. A vetélkedő, melyre 15 fiatal nevezett, október 20-án került megrendezésre. *Forgalmi szolgálattevő, kocsirendező, tolatásvezető, váltókezelő fiatalok adtak számot szakmai, politikai, munkavédelmi felkészültségükről* A színvonalas versenyen a fiatalok bizonyították, hogy jó ismerői munkaterületüknek, szeretik a vasúti munkát. A vetélkedőn az első három helyezett pénzjutalomban részesült.

Másnap, október 21-én balesetvédelmi, *balesetelhárítási ankétot rendeztek*, amelyen részt vettek az üzemfőnökség középvezetői, társadalmi és tömegszervezeti aktivistái, valamint az egyes munkaterületek képviselői.

Október 23-án, szombaton került megszervezésre, *ebben az évben immár a második kommunista műszak*. A jó előkészítő és szervező munka eredménye, hogy ezen a napon 338 dolgozó jelentkezett munkára. Többségében olyan feladatokat oldottak meg, amely a napi munka mellett nehezen lehetséges. Ilyenek: a rakodó területek tisztítása, a szolgálati helyek környékének rendezése, csinosítása, a tolató vágányok mentén tereprendezés. Mindezek mellett jutott munkáskéz még két személyvonati szerelvény nagytisztítására is. Az elegytorolódás feloldására a mozdonyvezetők 3 vonat soron kívüli továbbítását vállalták.

A 3000. teherkocsi

A Székesfehérvári Járműjavító Üzemben négy évvel ezelőtt kezdték el az Eas típusú teherkocsik javítását. Azóta speciális berendezéseket, célgépeket készítettek és átalakították a szerelőcsarnokot is. A műhelyben november első napjaiban fejezték be a 3000. Eas-teherkocsi fővizsgáját

Pályaválasztási utca Szegeden

A KISZ Csongrád megyei bizottsága, az SZMT és a Csongrád megyei Tanács művelődési osztálya október 2-től rendezte meg a szakmunkástanuló és a dolgozó fiatalok hónapját. A mintegy másfél hónapig tartó rendezvénysorozat első programjaként október 2. és 9. között Szeged belvárosában, a Kárász utcában *„pályaválasztási utcát”* nyitottak, azzal a céllal, hogy közelebb hozzák egymáshoz az üzemeket és a pályaválasztás előtt álló fiatalokat, továbbá népszerűsítsék a hiányszakmákat. A Kárász utcában és a szomszédos Dugonics téren 16 kiállító — köztük a szegedi igazgatóság — mutatkozott be önálló kirakattal, illetve pavilonnal.

A szegedi vasutas fiatalok *két kirakatban igen ötletesen mutatták be a vasutat és a vasutasok munkáját*. Az egyik kirakatban az érdeklődők nagy örömére működő modellvasút száguldott a síneken, élethűen utánozta az igazi nagy vasutat. A másikban diaflex-vetítő segítségével száz diaképen ismertették az egyes szakszolgálatok munkáját. Természetesen a jól megszerkesztett kirakatokból nem hiányoztak a vasút mindennapi munkáját ábrázoló színes képek, a különböző makettek, szerszámok, kiadványok, prospektusok és a figyelemfelkeltő, tájékoztató szórólapok sem. A MÁV pályaválasztási tanácsadója nagy sikert aratott, a legjobb reklámok között emlegették. Reménykedhetően ez az újfajta kezdeményezés is segít abban, hogy minél több fiatal válassza életcéljának a vasutat.

A vasutas szervezők most azt tervezik, hogy pályaválasztási kirakatukat az igazgatóság nagyobb csomópontjain is bemutatják.

G. J.

Cikkünk nyomán

Felújítják a megállóhelyet

Lapunk október 4-i számában *Romantika nélkül* címmel cikket közöltünk *Ábrahámhegy megállóhely* épületének elhanyagolt műszaki állapotáról. A cikkre a szombathelyi igazgatóság II. osztályának helyettes vezetője, *Szemenyei Mátyás* válaszolt.

„A megállóhely épületének felújítása évek óta foglalkoztatja igazgatóságunkat. Tervbe vettük felújítását és bővítését, de erre eddig beruházási hitel hiányában nem kerülhetett sor. A csatornázási és szennyvíztárolási tervek már elkészültek, az 50 köbméteres szennyvíztároló tartályt még ebben az évben elkészítjük.

Az épület bővítését a jövő évben kezdjük. Várótermet építünk, bővítjük a szolgálati helyiséget. Új W. C.-t, pogygyász- és tüzelőtárolót létesítünk, ezenkívül a szolgálati lakást is korszerűsítjük.

A szolgálati helyen dolgozók a vakolat lehullásáról az illetékes építésvezetőséget nem értesítették, ezért azt nem javíthatták ki. A szolgálati helyiség mennyezetét időközben helyreállították.

A vonal átépítése miatt az épület padlószintje a peron alá került. A felújítás után a padlómagasság majd a peronszint fölött lesz, és megszűnik a lépcsős feljáró is.”

Gazdaságos, takarékos anyagfelhasználást!

A nemzeti vagyon jelentős hányada — mintegy 13 százaléka — a termelés folyamatában lekötött készlet, amelynek értéke *1981 végén meghaladta a 650 milliárd forintot, vagyis az ország egy évi bruttó jövedelmének 84 százalékát*. A termelés bővülése — változatlan vagy alig változó termelési feltételek esetén — szükségessé teszi mind a készletek, mind pedig a felhasználásra fordított anyagmennyiség növelését. Ez az út azonban, a népgazdaság jelenlegi — de méginkább jövőbeni — körülményeit figyelembe véve, nem járható. Szükségszerűvé vált a gazdaságos anyagfelhasználásnak és a technológiák korszerűsítésének programjáról szóló minisztertanácsi határozat, valamint ennek tárcaszintű végrehajtásához készült KPM irányelvek kiadása, amelyek egyértelmű útmutatást adnak.

A minisztertanácsi program a jelenleginél gazdaságosabb anyag- és energiafelhasználást eredményező gazdaságszervezési feladatokat, technológiai korszerűsítéseket fogja egységes szerkezetbe. A határozat ugyan ipari szemléletű, de a közlekedés sajátos körülményeihez igazítva érvényesnek kell tekinteni a vasúti tevékenységek széles skálájára is. Ezt tükrözi a tárcaszintű végrehajtáshoz készült irányelv, amely a vállalati anyagtakarékossági akcióprogramok elkészítését ez év végi határidővel írja elő.

Gazdálkodjunk ésszerűbben

A vasútnál felhasznált anyagok, alkatrészek beszerzését, készletezését, elosztását — kiterjedt szertári hálózattal, külön szakszolgálat végzi, amelynek feladata az anyaggazdálkodással kapcsolatos valamennyi tevékenység ellátása. Nem választhatjuk el azonban anyag- és energiatakarékossági feladatainkat, törekvéseinket a jelenlegi építési, fenntartási, üzemeltetési technológiától. Az anyaggazdálkodásunkban rejlő tartalékokat — a beszerzést, készletezést, elosztást, illetve értékesítést végző szervezet korszerűsítésén túl — a valamennyiünk munkájától függő fajlagos anyagfelhasználás csökkentésében kell keresni. Ez azért szükséges, *mert a vasút évi* anyagfelhasználási *terve már jelenleg is meghaladja a 13,4 milliárd forintot.*

A MÁV sok tekintetben elöl jár ennek az akcióprogramnak az elkészítésében. Cél, hogy ésszerűbben gazdálkodjunk a rendelkezésre álló anyagokkal és energiahordozókkal úgy, hogy közben nagyobb termelési eredményt érjünk el. Az egyes szakszolgálatok már megkapták a főbb feladatokat, amelyektől anyagfelhasználásuk csökkentésében jelentős eredményeket várunk. Ezek közül kiemelhető például a vas (acél) színesfémek, fahulladékok, használt betonaljak válogatása, újra felhasználása, vagy értékesítése. *Az úgynevezett „vissznyeremények” talpfa értékesítését is fel kell függeszteni, és felújítás céljából a fatelítő főnökségekre kellene beküldeni.*

Régi gond a fáradtolajak gazdaságos felhasználása, értékesítése, ugyanúgy a vasúti pályaépítés és -fenntartás során keletkezett felépítményi anyagok (kapcsoló- és kötőelemek) alkalmassá tétele ismételt felhasználásra, a jelenleg ismert technológiák (hegesztés, keménykrómozás, fémszórás stb.) felhasználásával. *Fokozni kell a kiszerelt gőzmozdonykazánok járműjavítói felújítását és késztermékként való értékesítését is, és bővíteni kell — különös tekintettel a tőkés eredetű alkatrészekre — a felújítható és ismételten felhasználható alkatrészek körét.*

A feladatok nagy része nem új, korábbi rendelkezések, utasítások ezeket az elveket már megfogalmazták.

Növekszik az anyaghányad

Miért van mégis szükség ezek ismételt hangsúlyozására?

A termelés, a szolgáltatások értékében az anyaghányad egyre növekszik. Mi nem térhetünk ki a világgazdasági folyamatok elől. Versenyképességünk megtartása és fokozása érdekében ma sokkal jobban oda kell figyelni termékeink előállítása, üzemeltetése során felhasznált nyersanyag, energia mennyiségére, s a minőség megtartása mellett törekedni kell ezek csökkentésére.

Az anyagtakarékossági lehetőségek között egyik legnagyobb tartalék a jelenlegi előírások, szabványok szerinti, vagy egyszerűen a kényelmes gyakorlat miatti, indokolatlan túlbiztosítás megszüntetése. Ez nem jelenthet minőségcsökkenést. *A minőségromlást okozó takarékosság a korai elhasználódás, a többlet javítási költségek miatt még a túlméretezésnél is gazdaságtalanabb, nagyfokú pazarlást jelent.* Semmi nem indokolja azonban egy adott berendezés egyes alkatrészeinek olyan mértékű minőség, illetve elhasználódási idő növelését, hogy az többszörösen túlélje magát a berendezést. Ugyanez érvényes egymással funkcionális kapcsolatban levő rendszerek kapacitásának meghatározásánál. Hiába növeljük többszörösére a nyílt vonal átbocsátóképességét, ha a közbenső állomások, illetve rendezőpályaudvarok nem képesek ennek a vonatmennyiségnek a fogadására, feldolgozására.

A szolgáltatások színvonalának, ezzel kapcsolatos infrastrukturális beruházásoknak, az utazóközönséget kiszolgáló épületeknek, eszközöknek összhangban kell lenniük fejlesztési, korszerűsítési lehetőségeinkkel is. Nem engedhető meg a túlzott igényeket kielégítő „luxus” megoldások alkalmazása sem az üzemi, sem az utazóközönség kiszolgálását biztosító berendezések területén.

A jövőben jobban kell mérlegelni a szolgáltatások színvonal-növelésének költségkihatásait, a létrehozott kapacitások későbbi kihasználását. *Nem tekinthető minőségrontónak az olyan javaslat, amely az igények és lehetőségek reálisabb, fontosabb mérlegelésével a tervezett létesítmény túlzott igényeket kielégítő részeinek csökkentésére irányul.*

A vagyonvédelem is fontos

A fenntartó, javító jellegű szakszolgálatoknak ma legsúlyosabb gondja az alkatrészhiány. Az igénylési, beszerzési, elosztási rendszer javításával csökkenteni lehet a területi egyenlőtlenségeket, de ez önmagában csak akkor oldja meg a gondokat, ha a kérdéses alkatrészből általában nincs hiány. Ellenkező esetben a szertáraknak leadott alkatrészigény továbbra is csak igény marad. Egyes alkatrészek ellátásában jelentős eredményt sikerült elérni saját, vagy a hazai gyártás megszervezésével, de ez a megoldás is a felhasználók, üzemeltetők azon szemléletén alapul, hogy a javítás leggazdaságosabb, leggyorsabb, legkényelmesebb módja a hibás alkatrészek, fődarabok teljes cseréje. *Nem számolnak az alkatrészek felújításában, vagy nagyobb egységektől visszanyert alkatrészek újrafelhasználásában rejlő megtakarítási lehetőségekkel.* Ügyes kezű szakembereink eddig is — főként szükségből — számos selejtezésre ítélt alkatrészt tettek újra értékessé, használhatóvá. Anyag- és alkatrészköltségünk csökkentése érdekében, gazdálkodási egyensúlyunk megtartása miatt ma már tervszerűen, szervezetten, egyre szélesebb körben kell elterjeszteni ezt a módszert.

Az ismertetett takarékossági lehetőségek a ténylegesen felhasznált anyagok csökkentésére irányultak. Talán még ennél is nagyobb kár keletkezik abból, *ami a szállítás, az anyagkezelés közben elszóródik, a felhasználó számára elveszik.* Az anyagtakarékossági akcióprogram hangsúlyozottan foglalkozik a vagyonvédelem fokozásával, amely a leghatékonyabban az ellenőrzés kiszélesítésével, társadalmi összefogással valósítható meg.

Devizagazdálkodásunk szempontjából eddig is nagy jelentőségűnek tekintettük a tőkés importból beszerezhető alkatrészek, anyagok hazaival való „kiváltását”. Ez a törekvésünk most általánosabb érvényű megfogalmazást kap azzal, hogy nemcsak az igényelt alkatrészek beszerzése során részesítjük előnyben a szocialista vagy a hazai piacot, hanem más felhasználók igényeinek összeállításakor, *már a tervezéskor a hazai anyag- és alkatrészválaszték keretei között kell gondolkodnunk.* Ehhez természetesen növelni kell a hazai piacról ismereteinket, mind a kereskedelem, mind a felhasználók oldaláról javítani kell az információcserét. Sajnos még mindig könnyebb részletes nyugati termékkatalógushoz hozzájutni, mint egy hazai termék, féltermék vagy alkarész leírását, adatait megszerezni.

A gazdaságos anyagfelhasználás feltételeinek megteremtését, az anyag- és energiatakarékossági program következetes végrehajtását gazdasági helyzetünk sürgeti, s a versenyben maradni akarásunk kényszeríti ki. A feladatok sokrétűsége miatt azonban ez nem hajtható végre *a dolgozók széles körű, aktív támogatása nélkül.* Eddigi — sok tekintetben pazarlónak bizonyuló — gyakorlatunk, szemléletünk megváltoztatására van szükség, és ez a rendelkezésre álló idő rövidsége miatt nem könnyű feladat. Rövid távon az a célunk, hogy elsősorban azok a pazarlások szűnjenek meg, amelyek az emberi hanyagság, felelőtlen munka következményei, majd célirányos kutató, fejlesztő munkával, tudományos eredményeink felhasználásával törekedni kell a felhasznált anyagok és energia további csökkentését biztosító technológiák kimunkálására.

Szemléletváltozásra van szükség

Anyaggazdálkodási feladataink előtérbe kerülésével a jelenlegi anyaggazdálkodók megítélésében is erőteljes szemléletváltozásra van szükség. Az anyagok, alkatrészek beszerzését, készletezését, szétosztását végző szervezet korszerűsítését, személyi feltételeinek biztosítását *a növekvő követelményhez kell igazítani.* A teljes gazdaságot átfogó feladatokban az anyaggazdálkodást és ellátást végző szakszolgálat egységeinek, dolgozóinak kulcsszerepet kell szánni és megbecsülésüket ennek megfelelően érvényre juttatni.

Az anyagtakarékossági program végrehajtásának sikere nagy részben függ a szubjektív feltételek biztosításától, a dolgozók egyetértő, cselekvő támogatását megnyerő agitációs, propagandamunkától A Minisztertanács felkérte a Szakszervezetek Országos Tanácsát — és más társadalmi szerveket is —, hogy a programból adódó teendőket kezelje megkülönböztetett figyelemmel. *A szakszervezetek termelést, gazdálkodást segítő tevékenységük során mindig is nagy fontosságot tulajdoni tottak az anyag- és energiatakarékosságra való mozgósításnak.* A SZOT elnöksége az elmúlt hetekben foglalkozott az anyagtakarékossági kormányprogrammal, amely nyomós irányelveket adott ki a program végrehajtását segítő szakszervezeti feladatokra. Ezekben kifejezésre jut, hogy a feladatok végrehajtásában lehet és kell támaszkodni a szocialista brigádokra, az újítók törekvéseire, az üzemi, munkahelyi demokrácia fórumaira, a bizalmiak tevékenységére.

Szakszervezeti feladatok

A SZOT-irányelvek szellemében, a korábban leírtak figyelembevételével a gazdaságos anyagfelhasználás javításához és a technológiák korszerűsítéséhez az alábbi szakszervezeti feladatok eredményesebb megvalósítását tartjuk szükségesnek:

— *Szakszervezeti szerveink gondoskodjanak arról, hogy az üzemi demokrácia fórumain a dolgozók kapjanak megfelelő tájékoztatást a gazdaságos anyagfelhasználás feladatairól, célkitűzéseiről.* Mozgósító munkájukkal érjék el, hogy a dolgozók előtt világossá váljék az anyagtakarékossági feladatok végrehajtása, és mutassanak rá, hogy milyen kölcsönhatással van saját érdekeik megvalósítására. Karolják fel a dolgozók hasznos javaslatait, észrevételeit, ötleteik megvalósítását, egyben biztosítsák az érdembeli elbírálást.

— A szakszervezeti szervek fokozottabban segítsék az újítások ösztönzését, bevezetését, az újítási klubok, kiállítások létrehozását és az ötletnapok rendezését.

— A munkaverseny-célkitűzések megfogalmazásakor, s az eredmények értékelésekor nagyobb figyelmet kell fordítani az anyag- és energiatakarékosságra.

— A szakszervezeti bizottságok munkaprogramjaiba be kell építeni a szakszervezeti tisztségviselők anyag- és energiatakarékossági programmal kapcsolatos feladatait.

A szocialista brigádvállalások között szerepeljenek az anyagtakarékosságot szorgalmazó feladatok.

— Továbbra is ösztönözzék az anyag- és energiatakarékosságban élenjáró dolgozók anyagi elismerését, javaslatokkal segítsék az anyagtakarékossági program hatékony végrehajtását biztosító ösztönző érdekeltségi rendszer kimunkálását.

— Szakszervezeti szerveinknek is fokozni kell az igazgatóságok, üzemfőnökségek, főnökségek, üzemek közötti tapasztalatcserét, ezzel is növelve a munka eredményességét.

— A szakszervezeti szervek feladata továbbra is olyan munkahelyi légkör és szemlélet megteremtése, amely kedvező feltételeket biztosít a technológiát korszerűsítő munka fejlődésének.

— El kell érni, hogy a gazdaságosabb anyagfelhasználást szolgáló program végrehajtása ne kampányfeladat, hanem a munka minden mozzanatában állandósult, tudatos magatartási forma legyen.

— A szakszervezetek tekintsék kiemelt feladatnak, hogy a dolgozók megértsék és elfogadják a gazdaságos anyagfelhasználásra, a technológiák korszerűsítésére irányuló célkitűzések legyenek az intézkedések kialakításának aktív, cselekvő részesei.

A Minisztertanács határozatára épített tárcaszintű program és annak vasúti végrehajtása a vállalati gazdálkodás eredményein keresztül jelentős mértékben hozzájárulhat a népgazdaság célkitűzéseinek megvalósításához. *Ez egyik fontos záloga lehet az életszínvonal megőrzésének.*

Szemők Béla
Vasutasok Szakszervezete titkára

A legrégibb darus

Harmincöt éve a MÁV segélymenet dolgozója Perényi Jenő csoportvezető

Az első hajnali vonat még csak döcög Ceglédbercel felé, amikor — minden harmadik napon — türelmetlen telefonáló toporog a forgalmi irodán. Az iránt érdeklődik: *hol áll a szerelvény?* Természetesen nem az, amelyik más koránkelőkkel együtt, a munkahelyére szállítja, hanem amelyik — néhányad magával csupán — a munkahelye. S olyankor, három óra húsz tájt tudja meg, hogy komótosan mehet-e Rákosrendezőre, vagy éppen másfelé kell-e igyekeznie. *Perényi Jenő*, a MÁV segélymenetének csoportvezetője megszokta már e különös életet, három és fél évtized szolgálata hozzáedzette a mások számára meglehetősen szokatlan életritmushoz, s az ugyancsak edzettséget kívánó — tragédiákra utaló — látványhoz.

Roncskocsik között

E maroknyi csoportnak — tizenketten vannak — elsődleges feladata a balesetek elhárítása. Pontosabban fogalmazva — hiszen bár a baleseteket háríthatnák el — a balesetek következményeinek felszámolása: *nekik kell a sokszor felismerhetetlenségig összeroncsolódott kocsikat szétszedniük.* A legelső baleset, ahová kiküldték, Rákospalotán történt, még a negyvenes években: 28 halottat követelt. S nem sokkal később, Rákoson, újabb szerencsétlenség, ugyancsak vétlen áldozatokkal. Pusztavámon a fűtőt nekik kellett kiszabadítaniuk a roncsok közül (szerencsére ez ritkán ismétlődik meg, amikor ők a helyszínre érnek, a mentőalakulatok általában már végeztek). A legutóbbi súlyos baleset pedig néhány hónappal ezelőtt történt, Vácott, ahol személy- és tehervonatot kellett szétszedni. A legriasztóbbak pedig: a hatvanas évek „fekete karácsonya", az Abony és Szolnok közötti, majd néhány év múlva a mendei tragédia, ugyancsak az ünnepekkor. S Érd, amikor mínusz 22 fokos hidegben próbáltak mozdonyt menteni — nem sok sikerrel...

Aki balesetekkel foglalkozik, bármily beosztásban, minőségben, az élet komorabb térfelére lát. Ám mert nélkülözhetetlen feladatnak tesz eleget, fontossága tudatában — mentésről van szó! — szeretheti is a munkáját. Perényi Jenő szereti. Megszerette. Példát említ rá:

— Vagy húsz esztendeje történt. Nem tudott elindulni egy mozdony Kelenföldről: eltört a keresztfejcsavar. A szerelvényünk éppen ott volt, készenlétben... megcsináltuk magánszorgalomból. Egy évvel később, Polgárdi környékén, a gőzdarunknak elfogyott a vize. A forgalmi szolgálattevő nem tudott okosabbat kitalálni, mint hogy leállítson egy közelgő tehervonatot; a többit már ránkbízta. Legalább fél köbméter víz kellene — mondtam a mozdonyvezetőnek. *Akár az egész szerkocsival odaadom a vizet, ha kéri* — hangzott a válasz —, *magának ne adnám?!...* A kelenföldi mozdonyvezető volt. Megismert. Az embernek ilyenkor megmelegszik a szíve.

— ... *Harmincöt éve feleskü dtem a vasútra. Nekem, s nekünk, a segélymenet dolgozóinak, szívügyünk a vasút. Ha a hidászokhoz megyünk, engem minden építésvezető ismer. Hogy' ne volnék elégedett?...*

Vándorélet

Pedig a magánélete kis híján megsínylette a — szavait idézem — vándoréletet. Első házasságának — 1948-ban nősült — nem tett jót a sok távollét; igaz, akkortájt nem ritkán két hétben csak egyszer ment haza. Amíg ő *Hegyeshalmon, Bánhidán, Hatvanban,* vagy *Celldömölkön* serénykedett, az asszony magában volt Ceglédbercelen. Tizenhárom esztendő után mondtak istenhozzádot egymásnak, hat év legénylét következett, majd tizenhat esztendeje másodszor is igent mondott az anyakönyvvezető előtt. *Ez a frigy már tartósnak bizonyult — igaz, a beosztás is kedvezőbb: 24 óra szolgálatot 48 órás pihenés követ.* Persze így sem teljes a képlet: 24 órát — reggel hattól másnap reggel hatig — a szolgálati helyén tölt el, s mint írtam, már 3 óra tájt a ceglédberceli állomáson van. Az is előadódik, hogy olyan munkában vannak, amit nem hagyhatnak félbe; egy alkalommal Tatán 36 órát bajlódott egy balesetnél.

Az eredeti szakmája: *lakatos.* A tanoncévek 1940-től 43-ig tartottak, első munkahelye Győrött volt, az egykori repülőgépgyárban. Megjárta a frontot is — szakmájának köszönhetően nem került a tűzvonalba: autókat javított a front mögött, SAS-behívóval vitték el —, majd rövid fogság után, 1945 augusztusában jött haza. Két évig Nógrádverőcén kisüzemben dolgozott, majd ugyancsak augusztusban — 1947-ben — egy ismerőse beajánlotta az Északi (később Hámán Kató) Fűtőházba. A roncsolókhoz került: *a háborúban megsérült vagonokat szedték fel a bombatölcsérekből, 45 tonnás gőzdaruval.* Nyelesvágóval, hegesztővágóval, nagykalapáccsal szedték apró darabokra a kocsikat — így látták el anyaggal a járműjavítókat.

— Azért is szeretem a munkámat, mert változatos. Inkább dolgozom a szabad ég alatt, mint zárt helyen. Álltam satupad mellett is... itt jobb. Rengeteg hídmunkánk van. Segítünk a hídászoknak: *a daruval betonelemeket emelünk a helyükre.* Megint más feladat: óriási présgépek érkeztek a dunaújvárosi kikötőbe, onnan a székesfehérvári hengerműbe kellett szállítani őket. Egy-egy gép 156 tonna. Előbb ki kellett építeni, vagyis stabillá kellett tenni a darut, majd speciális kocsikon vittük át a gépeket Fehérvárra... Első persze a baleset. A budapesti igazgatóság mozdonyirányítójától kapjuk az utasítást rádión, vagy telefonon, s ilyenkor — bármilyen munkát végezzünk is — menten indulunk. A helyszínen pedig olajozottan megy a munka.: *összeszokott a brigád.*

A Petőfi brigád

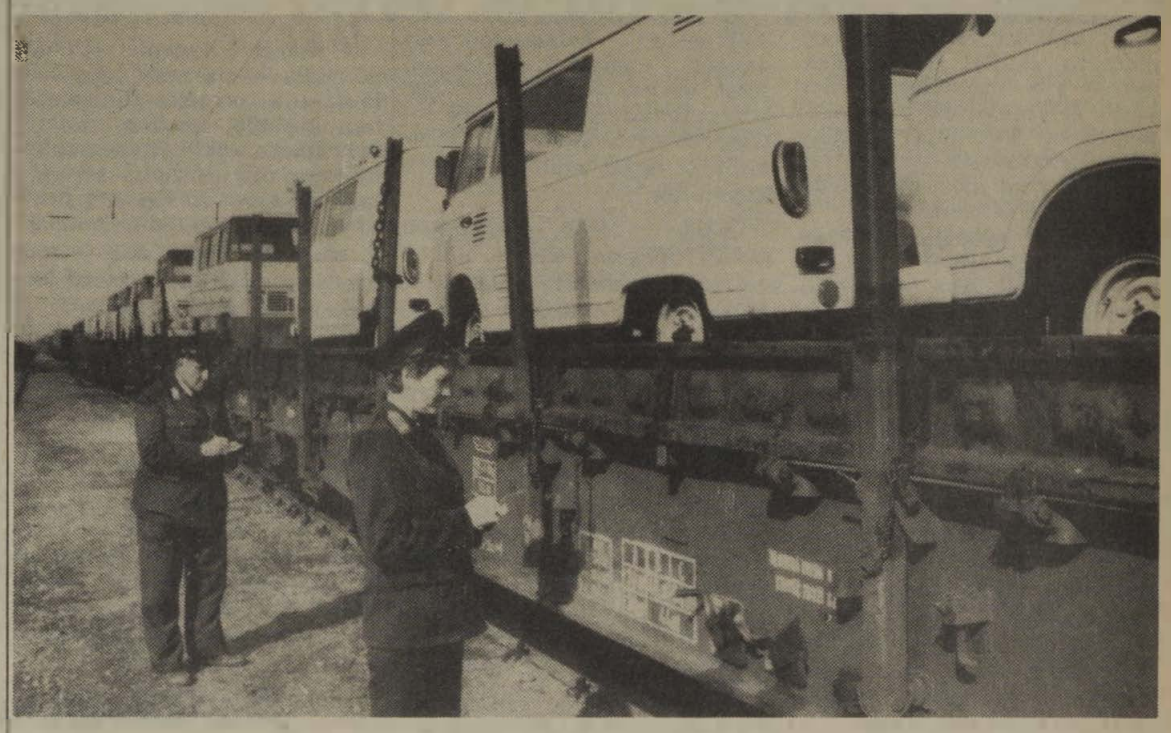
Volt idejük rá, hogy megszokják a sajátos feladatot, s egymást is: 18 éve alakultak, *Petőfi* nevét vették fel. Perényi Jenő vezeti őket, s az utóbbi hat évben — művezetőjüket, *Antal Lászlót* kivéve, aki négy esztendeje állt közéjük — a mai összetételben dolgoznak. Ráadásul *Béki István* kötözővel 30, *Balázs István* motorszerelővel 15, *Szalisznyó Sándor* darukezelővel pedig vagy tíz éve együtt. A brigádvezető négyszer kapott Kiváló Dolgozó jelvényt, a munkatársai közül is jó néhányan birtokosai a megtisztelő címnek. Néha, kommunista szombatokon, a vontatásiaknak segédkeznek, vagy egymás házán dolgoznak. Neki is van háza, virágos kert közepén 364 négyszögölön — nyolcszáz tőke szőlő termi meg a három hektónyi bornakvalót. Elfogy. Vannak sógorok, akik szívesen kortyolgatják, de a barátok is be-be kopogtatnak, még a messze távolból is, ha arra akad dolguk... Harmincöt év nagy idő, s megannyi barátságot szőtt.

Jövőre 60 éves. Ma még azt mondja — akárha egy dal első sorát idézné —, *szép és jó a darusélet.* De ha itt az idő, búcsúzik. Ma ő a segélymenet legrégibb darusa.

Földes Tamás

TEEM-vonatok Ausztriába

Hétvégi hajrá a hegyeshalmi teherpályaudvaron



Szorgalmasan dolgoznak a kocsifelírók

A térfőnök, akár egy kapitány, telefonokkal tele az asztala, embereket, gépeket mozgat. Nyugodt, nem emeli fel a hangját, mégsem jutna eszembe nem odafigyelni arra, amit mond. Egy sokgombos készüléken éppen hív valakit:

— Na, Árpi, hogy néztek ki?

— *Most megy a 650-es.*

— Szólj, ha ráállt a gép!

— *Értettem, főnök. A 11-est már megigazítottuk.*

Félmondatokat váltanak fő nök és beosztott. *Mikus Sándor* térfőnök és térfelvigyázója azonban értik egymást. Most éppen arról volt szó, hogy a tolatócsapat a 650-es szerelvényen dolgozik, s ha végeznek, várják a gépet, amelyik majd továbbviszi. A hegyeshalmi határállomás teherpályaudvarán vagyunk. A pályaudvaron ilyenkor nagyüzem van. Ezen a szombaton 300-an voltak szolgálatban.

Kissé molett hölgy érkezik, tenyere a tálca. tripla kávét tesz a térmester elé:

— *Most már megnyugodhat* — mondja zsörtölődve.

— *Délelőtt itt bolondok háza van* — jegyzi meg Mikus Sándor. — *Minden ilyenkor fut be. Osztrák belépők és kilépők, a romló élelmiszer-szállítmányok, gyorsteher szerelvények és az úgynevezett TEEM-vonatok. Mára 900 érkező és induló vagonra számítunk. Ennyit kell fogadni (érkeztetni), rendezni, a TEEM-kocsikat rendeltetési helyük, országok szerint csoportosítani, aztán indítani.*

Ez utoobiak, mármint az érkezés és indítás, a vonatelemzések elkészítése, az úgynevezett külső szolgálattevő feladata. *Rogán Tivadarné* egy komputer monitora előtt ül.

Rogán Tivadarné munka közben

— Mire tőlünk a szerelvény jön egy kérés. A vámosok, Komáromba érkezik, vagy vagy a növényesek — az egészségügyi feltételeket ellenőrzők — nem találnak valamit rendben. Ilyenkor aztán szépen ki kell venni harminc vagon közül mondjuk a tizennyolcadikat.

Mikus Sándor térfőnök harmincházom éve szolgálja a vasutat. Nem kis feladat 12 órán át állni a parancsnoki „hídon". Szükség van hozzá harmincházom év tapasztalatára, és persze emberségre, megértésre.

Mórocz Károly, a hegyeshalmi állomásfőnök kereskedelmi helyettese volt a forgalmi ügyeletes. Véleménye szerint a szombati munka zavar nélkül, a legnagyobb rendben folyt a teherpályaudvaron.

Ferenczi József

Szolgálat után, társadalmi munkában

Családi ház épül Érdligeten

Az éjszakai műszak fáradságát dél felé érezte először a tagjaiban. A gyomra tájáról a tompa, maró érzés az agyáig nyilallt. Éhes volt.

Rákosi István, Angyalföld állomás ólmozó-bárcázója, a harmadik napja jár Érdligetre, a Hóvirág utca 44-be, *Balázsa János* rokkant vasutas készülő házának építéséhez.

Neki — s a most vele együtt dolgozó *Theisz József* váltókezelőnek is — a főnöke szólt, hogy jöjjenek. Megjelent a Népszabadságban egy cikk arról, hogy a három végtagját elvesztett vasutas házának építése abbamaradt, mert akik korábban társadalmi munkában nekifogtak, valamilyen oknál fogva már nem folytatják. Ő nem is olvasta a cikket, de együttérez a bajba jutott vasutastársával, hát eljött.

A gyerek is mondta otthon: *apu én is elmennék, ha szombaton lehetne.* Az asszony ugyancsak megértéssel fogadta a vállalást.

Előkerül a táskából a hazai. Falatozni kezdenek. Aztán Theisz József teszi hozzá:

— Nem vagyok én kőműves, de amit tudok elvégzek. Most a szoba vakolását csináljuk. Az ablakpárkány kész, le kell majd simítani. Szabadságon vagyok. Amikor a fizetésért mentem, akkor szólt a főnök, hogy vállalnék-e néhány napot. Hát persze, hogy vállaltam.

Balázsa János nem volt otthon. Bement a városba anyagért. Ők ketten vigyázzák a házat, no meg a hatalmas, láncra kötött fekete kutya. A nevét nem tudják, de nincs is dolguk vele, hiszen az idő nagy úr, mindkettőjüknek akad még otthon is tennivaló a ház körül, *Zagyvarékason* és *Tápiógyörgyén* egyaránt. Így aztán csak a ház belsejében szorgoskodnak.

Beszéltek arról, hogy az állomás három szocialista brigádja egyaránt kiveszi a részét a házépítés társadalmi munkájából. A *Béke*, a *Rákóczi* és a *Petőfi* brigád tagjai felváltva „ugranak le" segíteni. Járt már itt *Alföldi László* állomásfőnök, *Szabó Sándor*, a helyettese, *Bollán Lászlóné* kocsiintéző, *Vraja János* szolgálattevő.

— Ne feledkezzünk meg *Juhász Ignác* nyugdíjas vonatvezetőről sem — veti közbe Rákosi István.

— Meg *Triffon Péter* és *Tóth János* ólmozóbárcázókról... *Szabó János* és *Rákosi László* kocsirendezőkről — toldja meg Theisz József, egymást emlékeztetve az önzetlen, segítőkész brigádtársakra.

Azt mondják, katonák is jártak az októberben megjelent cikk után a rokkant vasutasember épülő házánál.

Az angyalföldi MÁV-állomás szocialista brigádjainak együttérző, cselekvő tettét a munkásszolidaritás követendő, szép példájának tekintjük. Legyenek máskor, és mások is segítő követői rászoruló embertársaiknak.

G. P.

Megálló a Bakony alján

Goromba, lombvetkőztető szél rángatja, cibálja a fák ágait, sűrű port sodor végig a peronon.

— *Azt látná csak, amikor a havat fújja!* — eleveníti fel a hideg napok emlékét *Gulyás Lászlóné*, a bakonyszombathelyi megálló jegykiadója. — Hiába söpörtük el az ajtó elől, tíz perc múlva már alig tudtunk kimenni. Nógrádból származom, ott is vannak hegyek, *de ilyen teleket soha nem éltem át. Olykor két napig sem ment erre vonat...* Amúgy csendes kis megálló a miénk. Valaha teherforgalma is volt, de a körzetesítés idején felszedték a rakodóvágányt, a rampát lassan elborítja a gaz.

— Ketten szolgálunk Bakonyszombathelyen a kolléganőmmel — folytatja. — Felváltva jövünk, egyik nap én, másik nap ő. *Itt nincs éjszakázás, reggel kilenckor kezdünk, délután öt óráig tart a munkaidő.* Előtte és utána a vonaton adnak jegyet a kevés felszállónak. A faluközpont messze van, a többségnek kényelmesebb az autóbusz. Az éjszakai pótlék hiánya persze kitűnik fizetéskor, de még így is háromezer forint fölött kerestünk.

Gulyásnét az érettségi után inkább a műszerész szakma vonzotta. Végül is apja rábeszélésére — ő harmincnyolc évig volt mozdonyvezető Kisterenyén — mégis itt kötött ki. Pénztáros, kocsifelíró volt Nagybátonyban, majd Selypen. Aztán családi problémák miatt otthagyta azt a vidéket. Most a közeli Lázból jár ide. Feladata a jegykiadás és a vonatok fogadása. Emellett bőven jut idő a kicsiny váróterem tisztántartására, az épület környékének szépítésére.

— *Sajnos a falusi mulatságok, bálok alkalmával az utolsó vonatról lekésett részegek — többségük fiatal — elképesztő pusztítást tudnak véghez vinni az őrizet nélküli állomáson. Szétverték már a menetrendtartót, kitörték az ablakokat, összetaposták a virágágyást, amit a férjemmel sok-sok munkával ültettünk. Miért nem lehet a garázdák ellen tenni valamit, nem értem?*

Tóth Zoltán

Újítók jutalmazása

Október 8-án délelőtt *újítókat jutalmaztak a szombathelyi vasútigazgatóságon.* A találkozóra azért került sor, mert az igazgatóság újítói — mint a VI. ötéves terv eddig eltelt valamennyi félévében — 1982. első felében is a legjobbak a vasútigazgatóságok újítóinak a versenyében.

Az idei esztendő első hat hónapjában Nyugat-Dunántúlon 530 újítást adtak be a vasutasok. Ebből kísérletképpen 47-et, hasznosításra 314-et vezettek be. Ezekből az újításokból 88 létszám- és energiamegtakarítással, importot kiváltó anyagtakarékossággal, valamint a munkavédelemmel függ össze.

Az újítók, elbírálók és szakvéleményezők munkáját *Kapronczai János* vasútigazgatóhelyettes értékelte. Beszéde után 64 dolgozó részére 30 ezer forint jutalmat adott át. Hárman Kiváló Dolgozó, egy-egy fiatal Kiváló Ifjú Szakmunkás, illetve Szakma Ifjú Mestere kitüntetésben részesültek.

Sz. J. I.

HOZZÁSZÓLÁS

A mozdonyvezetők érvei a napló ellen szólnak

A *Magyar Vasutas* október 4-i számában megjelent, *„Mit kell tudni az új utazási naplóról?”* című cikkhez szeretnék néhány gondolatot hozzáfűzni. Elöljáróban megemlítem, hogy *Csik Sándornak*, a cikk szerzőjének helytálló információi vannak a mozdonyvezetők közhangulatát illetően, hiszen az új utazási napló bevezetése valóban nagy visszhangot váltott ki. A miskolci vontatási üzemegység beíró helyiségében például augusztus óta — ha szóba kerül ez az újítás — azonnal paprikás lesz a hangulat.

Elsősorban szakszervezeti tisztségem indíttat arra, hogy a közvélemény elé tárjam gondolataimat. A mi, 600 tagú kollektívánkban nagyon sok észrevétel, javaslat hangzott már el az utazási naplóval kapcsolatban. A dolgozók a napló bevezetésének körülményeit is sérelmezik. A vasút vezetői figyelmen kívül hagyták a következő irányelvet: *„Fontos, hogy a munkahelyi vezető időben tájékoztassa a bizalmiakat az üzem helyzetéről, a tervezett új elképzelésekről . . .”*

Az utazási napló bevezetése előtt *a legilletékesebbektől — a mozdonyvezetőktől — nem kértek véleményt!* Szeptember 1. óta azonos adatok gyűjtésére alkalmas alapbizonylatok: az utazási napló, a menetigazolvány-másolat és az egyéni számla készülnek a teljesítményekről és a bérelszámolásról. A részleteket illetően hosszan lehetne vitatkozni azon, hogy melyik a célszerűbb, de az vitathatatlan, hogy kettős adminisztrációt végzünk. Az új nyomtatványok előállításának költségeit már nem is említem.

Egyetértek a cikk szerzőjével abban, hogy *„Ma jobban, mint korábban, szükség van munkaátszervezésre, a beavatkozó intézkedésekre, a munkaerő átcsoportosítására vagy a terhek oldására.”* A gyakorlat azt bizonyítja azonban, hogy az utazási napló erre sajnos alkalmatlan. Helyette inkább a vezénylők, mozdonyfelvigyázók, irányítók együttműködését kellene erősíteni, tájékoztatásukat jobban megszervezni.

Azon nem lehet vitatkozni, hogy az utazószemélyzet teljesítményéről valósághű alapbizonylatot kell vezetni. De azon már igen, hogy az új utazási napló ennek a célnak sem felel meg. Nézzük csak meg, mit tartalmaznak az 5, 6, 10 és 11-es rovatok! „A vonat részére megállapított (legfeljebb norma) tényleges jelentkezési idő; a mozdony részére megállapított (legfeljebb norma) tényleges kezelési idő; vonatról lejárás, stb. (legfeljebb norma) tényleges idő; a mozdony részére megállapított (legfeljebb norma) tényleges kezelési idő. „Ezek a rovatok is bizonyítják, hogy a cél nem az eszköz (mozdony) és a munkaerő (személyzet) tényleges, valósághű kihasználásának a felmérése, rögzítése, hiszen az említett rovatokba „legfeljebb a normaidő” írható. A tehervonatok esetében a valóság az, hogy azok időtartama lényegesen meghaladja a normaidőt.

Ha hatékonyabb üzemvitelt akarunk kialakítani, akkor nem szabad elfednünk a fogyatékosságainkat: *mozdonyácsorgás, személyzetvárakozás, stb.* Megfontolandó az is, hogy szabad-e adminisztrációs többletmunkával terhelni olyan munkakörben foglalkoztatottakat, akiknek a legfontosabb feladata a vonatok balesetmentes továbbítása, a tolatási műveletek elvégzése.

Hosszan lehetne még sorolni az utazási napló bevezetésével összefüggő gondokat. E sorokat jelzésnek, gondolatébresztőnek szántam, *mert sokunk véleménye szerint az érvek a napló ellen szólnak!*

Pozsonyi Tibor
mozdonyvezető, főbizalmi

A zenei világnap alkalmából

VETÉLKEDŐ MISKOLCON

A miskolci körzeti üzemfőnökség KISZ-bizottsága és a Vörösmarty Művelődési Ház a zenei világnap alkalmából játékos vetélkedőt rendezett a Tiszai pályaudvar szociális létesítményében, a szocialista brigádok és a KISZ-alapszervezetek részére. A versenyzőknek komolyzenei, operett-, valamint tánc- és beatzenei ismeretekből kellett számot adni.

A győzelmet a *Bláthy Ottó* szocialista brigád szerezte meg. Második a *Ficzere László*, harmadik pedig a *Martos Flóra* szocialista brigád lett. A győztesek jutalma 4—4 hanglemez volt.

A nyár nem kedvezett a „szerencselovagoknak”

Szezon utáni beszélgetés a balatoni utasellátásról

Az Utasellátó Vállalat székesfehérvári területi igazgatóságának a feladata szinte teljes egészében a Balaton környékének az ellátása. Sikerült-e a szezonban üzemelő büféket megnyitni? Volt-e elég munkaerő és áru? Ezekről beszélgettünk Székesfehérváron *Módlágl Endréné* munkaügyi és *Róth György* áruforgalmi előadókkal.

— *Húsz szezonüzletünket április közepétől május 15-ig megnyitottuk* — mondja a munkaügyi előadó. — Az üzletek, valamint az állandó üzemelő büfék, vendéglők és éttermek megerősítésére 80 új dolgozót alkalmaztunk. Első esetben történt, hogy újságban is kénytelenek voltunk hirdetni. Sajnos szakképzett dolgozó nem jelentkezett!

— Ez nehezítette a munkát.

— *Igen. Jöttek a szerencselovagok. Azt hiszik, hogy itt pár hónap alatt meg lehet gazdagodni. Igaz, a tavalyi 1800—2000 forintos alapfizetéseknél sikerült 400—500 forinttal többet adni. Az idénybüfék általában szeszmentesek, főleg darabárukat értékesítenek, ezért kevés a borravaló.*

— Volt elég áru ezen a szép, hosszú nyáron? — kérdezem Róth Györgytől.

— A nyár közepéig a rendszeres sörszállítás mellett a központilag tárolt sörből még kiegészítést adtunk boltjainknak. Amikor a tartalék elfogyott, akadozott az ellátás. Sajnos a „sörfronton” nagy a korrupció. *Kialakult ára van annak, hogy a szállítók mennyiért adnak a közkedvelt sörökből . . .* Ezt szinte mindenki tudja, de senki sem tesz ellene semmit!

— Milyen volt a választék a szeszmentes italokból és büfé-árukból?

— Az egyik szállító gépkocsinkat kihelyeztük a nyárra a balatonszárszói cukrásztermelő üzemünkhöz. Ez a kocsi naponta valamennyi boltunkat felkereste. A 84-es számú siófoki üzletünk a déli partot, a 323-as balatonfüredi az északi partot látta el naponta frissen készült büféárukkal. Az évek óta nagyon kedvező üdítőellátásban a szezon vége felé volt csak fennakadás.

Sz. Jakab

Brigádtalálkozó

Régi kapcsolat köti össze a szegedi igazgatóság üzemviteli, és a vasúti Főosztály 11, B osztályának *Széchenyi István* szocialista brigádjait Rendszeresen találkoznak, kicserélik tapasztalataikat és megvitatják a brigádmozgalom aktuális feladatait.

Legutóbb Szegeden rendeztek találkozót, amelyre nemcsak a családtagokat hívták meg, hanem a szegedi területről az elmúlt két évtizedben nyugdíjba vonult vizsgáló főkalauzokat, valamint a személydíjszabási és menetkedvezményi csoport egykori dolgozóit is.

A brigádtalálkozón *Adonyi András*, a díjszabási és kárrendezési csoport vezetője adott tájékoztatást munkájukról, a brigád tevékenységéről. Az egész napos program jó alkalom volt a Széchenyi brigádok kapcsolatának további erősítésére, a tapasztalatcserére.

A lehetőség adott, csak élni kell vele

Munkavállalás szabad időben saját munkáltatónál

A korábbi munkajogi szabályok szerint a dolgozó törvényes munkaidejét meghaladóan eredeti munkáltatójánál — az esetenkénti túlmunkán kívül — általában nem végezhetett munkát. Erre csak szűk körben volt lehetőség úgynevezett „megbízásos” jogviszony keretében.

A dolgozó munkakörébe tartozó — tehát szakképzettségének, szakmai gyakorlatának megfelelő — munkát eddig csak más munkáltatónál vállalhatott a másodállás és mellékfoglalkozás szabályai szerint. E tiltó szabályt sok bírálat érte. Végül is a munkaidőalap jobb kihasználása, a dolgozó szakismeretének, gyakorlatának jobb hasznosítása, valamint a munka gazdaságosabb megszervezése érdekében *indokolttá vált, hogy lehetőség nyíljon eredeti munkáltatójánál, a rendes munkaidőt meghaladóan, önként vállalt rendszeres munkára, akár a munkakörhöz kapcsolódóan, akár attól független egyéb tevékenységre.*

Az eredeti munkabeosztásban

A munkajogi szabályok módosítása folytán 17 1979. (XII. 1.) MüM. sz. rendelet 32—33. §) a saját munkáltatónál a dolgozók szabad időben történő foglalkoztatásának tulajdonképpen két formája alakult ki.

A dolgozó a már hivatkozott jogszabályi rendelkezés értelmében a munkáltatójával való *külön megállapodás alapján munkaidejét meghaladóan, munkakörébe tartozó munka végzésére vállalkozhat.* Figyelembe véve, hogy a dolgozó akkor is munkakörébe tartozó munkát végez, ha túlmunkát rendelnek el részére, a jogszabály alapállása az, hogy nem járhat rosszabbul díjazás szempontjából, akkor sem, ha ezt önként végzi. Ezért a jogszabály kimondja, ha a dolgozó külön megállapodás alapján munkakörébe tartozó munkát végez, a túlmunkára vonatkozó szabályok szerinti díjazás illeti meg.

Ha a dolgozó az eredeti munkarend szerinti heti pihenőnapján végez megállapodás alapján munkakörébe tartozó munkát, *ezért 100 százalékos pótlék illeti meg.* Ezen túlmenően a forduló és az utazó szolgálatot végző dolgozónak műszakpótlék, illetőleg teljesítménybér is jár az erre vonatkozó szabályok szerint. A külön megállapodás alapján keresett összeget a dolgozó átlagkeresetének, a táppénzalapnál és a nyugdíjalapjánál egyaránt figyelembe kell venni.

Mindezek a szabályok kedvező hatást gyakorolnak az ilyen munkavégzési jogviszony létesítésére. Jóllehet, a díjazásra a túlmunka szabályai az irányadók, e foglalkoztatást azonban a túlmunkától el kell határolni.

A dolgozó önként vállalja

A túlmunka kötelező, ha a munkáltató túlmunkát rendel el, annak elvégzése a dolgozó munkaköri kötelessége. Az eredeti munkáltatónál munkaidőn túl vállalt munka pedig önkéntes. A megállapodásban a dolgozó önként vállalkozik a munkaidőn túli munkára, nyilván azért, mert szüksége van a többletjövedelemre.

Az önkéntes megállapodás szerinti munkára nem érvényes a túlmunkavégzésre vonatkozó korlátozás. A napi pihenőidőt, vagyis a két munkavégzés közötti előírt pihenőidőt azonban ilyen esetben is biztosítani kell. A pihenőidő biztosításától a dolgozó kérésére sem lehet eltekinteni, ehhez munkáltatói és dolgozói érdek egyaránt kapcsolódik. Elegendő az üzembiztonsági szempontra hivatkozni.

Az ilyen megállapodás a dolgozó rendszeres foglalkoztatására ad lehetőséget, akár valamely folyamatosan jelentkező munka ellátása érdekében, akár egy adott feladat elvégzésére. *A MÁV-nál napjainkban úgyszólván valamennyi szolgálati ágnál jelentkeztek olyan feladatok, amelyek a rendelkezésre álló létszámmal, a törvényes munkaidő alatt nem oldhatók meg.* Éppen ezért célszerű, ha a szolgálati főnökségek meghirdetik ezeket a feladatokat. A jelentkező, illetőleg vállalkozó dolgozókkal a 107451 1980. sz. MÁV Vezérigazgatósági utasítás mellékleteként közzétett minta szerinti megállapodást kell megkötni. *(1. 1980. évi 28. sz. Hivatalos Lap)*

Kapcsolódó bérpótlékok

A 17 1979 (XII. 1.) MuM sz. rendelet 33. §-a alapján a dolgozó munkakörébe nem tartozó munkára is vállalkozhat saját munkáltatójánál. A dolgozó munkakörébe nem tartozó munkára vonatkozó megállapodás megkötésére, a mellékfoglalkozás vagy a munkavégzésre irányuló egyéb jogviszony (megbízásos jogviszony) szabályai szerint sor kerülhet. A megállapodás létrejöttének előfeltétele a dolgozó szakmai, orvosi alkalmassága. Ezen túlmenően a megállapodás feltételeit a mellékfoglalkozásra, illetve az egyéb jogviszonyra vonatkozó rendelkezések szabják meg. Itt is figyelemmel kell lenni az összeférhetetlenség tilalmára: *nem foglalkoztatható a dolgozó külön megállapodás alapján sem olyan munkán, amely eredeti munkakörével összeférhetetlen, vagy hozzátartozójával kerülne alá-, fölérendeltségi helyzetbe.* E külön megállapodás alapján a munkaideje fizikai munka esetén a törvényes munkaidő feléig, egyéb tevékenység esetén egyharmadáig terjedhet.

E jogviszony keretében végzett munkát — a munkaidő figyelembevételével — időarányosan csökkentett személyi alapbértétel szerint vagy a teljesítménybérezésre vonatkozó szabályok szerint kell díjazni. A kapcsolódó bérpótlékok (például műszakpótlék) ilyen esetben is megilletik a dolgozót. Az ilyen megállapodás szerinti munkavégzés bére az állományba nem tartozók bérét terheli. Ebben az esetben a dolgozónak az eredeti és a megállapodás szerinti mellékfoglalkozása külön munkaviszonynak minősül. Ebből következik, hogy az eredeti munkaköre szerinti heti pihenőnapja a mellékfoglalkozásában nem heti pihenőnapja. *E jogviszonyban pihenőidőre, így heti pihenőnapra is külön jogosult.*

A munkáltató és az egyén haszna

A munkavégzésre irányuló egyéb jogviszony — munkaviszonyon kívüli tevékenység — nem igényli a munkaviszony létesítését. Az összeférhetetlenségre a munkaidő korlátozására vonatkozó korlátozó előírásokat azonban ez esetben is alkalmazni kell.

A mellékfoglalkozás és az egyéb jogviszony keretében elért keresetet az átlagkereset számításánál, illetőleg a nyugdíjalap képzésénél figyelembe venni nem szabad.

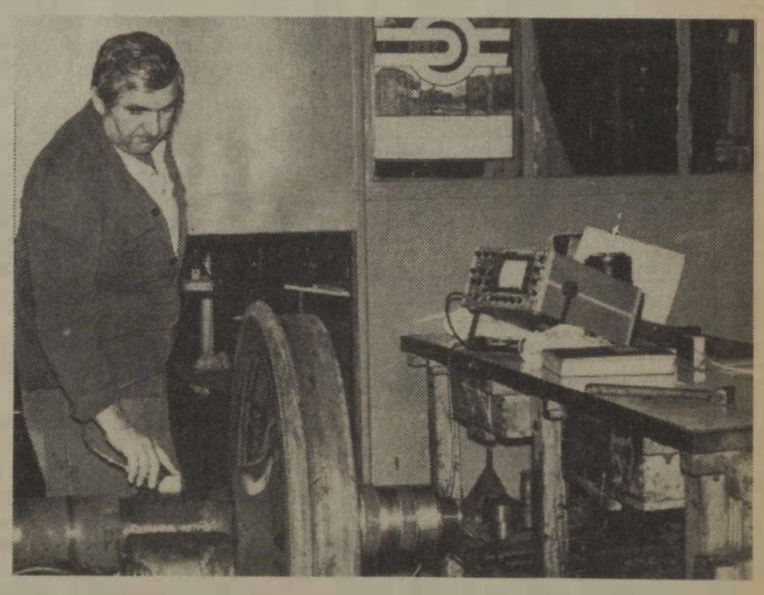
Az ismertetett jogi keretek lehetőséget biztosítanak a vállalatoknak a feladataik ellátásához, a dolgozóknak pedig arra, hogy külön munkával saját munkáltatójuknál többletjövedelemhez jussanak. *Remélhetőleg a MÁV-nál is mindinkább tért hódít ez az új foglalkoztatási forma.*

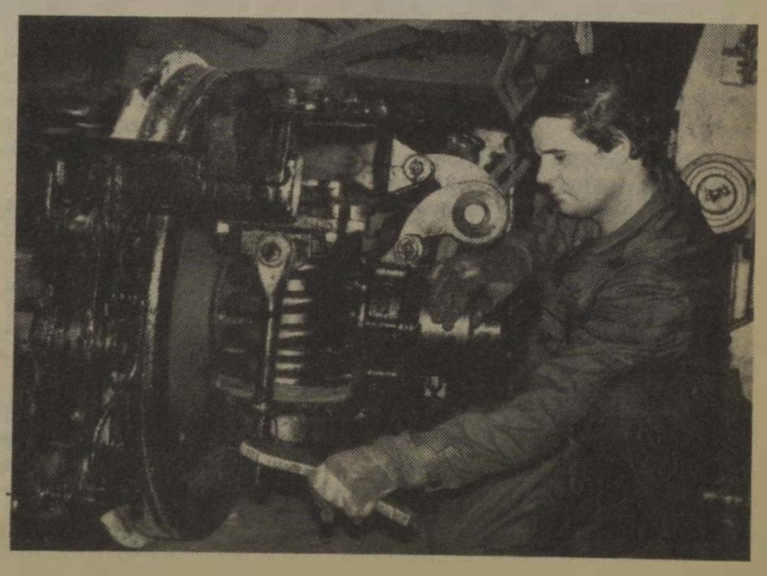
Dr. Garabon Sándor

SZEMÉLYKOCSI-JAVÍTÁS

A Dunakeszi Járműjavító Üzemben az idén is a terveknek megfelelően végezték a személykocsik javítását. Az üzem 69 fizikai szocialista brigádjának 953 tagja az év első tíz hónapjában 876 személykocsi fővizsgáját és 108-nak a nagyjavítását végezte el. Ebben az évben 50 új négytengelyes személykocsit is készítettek. Az év hátralevő részében még több mint 180 személykocsit javítanak majd ki és adnak át a forgalomnak. Felvételeink a személykocsi-javítás egy-egy pillanatát örökítették meg.

(Laczkó Ildikó felvételei)





A szemesi forgalmista

Varga Gyula forgalmi szolgálattevővel — aki 32 éve dolgozik ebben a beosztásban — Balatonszemes vasútállomáson találkoztam.

— *Türjén vettek fel a vasúthoz, 1949-ben* — mondja. Később Zalaegerszegre kerültem, majd Pécsett lettem segédtiszt. A tisztképző elvégzése után mindenképpen valamelyik Balatonhoz közeli állomáson szerettem volna szolgálatot teljesíteni. Örültem, hogy itt Szemesen ez a vágyam teljesült. Kísérletileg ezen az állomáson üzemelt egy korszerű biztosítóberendezés, ami nagyon megtetszett.

Amíg beszélgetünk, őszi eső mosdatta szerelvények haladnak át a peronok közötti sínpárokon. Pontosabban, hogy mikor, melyik vágányon, azt a forgalomirányító jelöli ki az automata közreműködésével. Szorgalmasan emeli a telefonkagylót, jelentéseket rögzít és ad. Ilyen és ilyen számú vonat ebben és ebben az időpontban elhaladt. *Az állomás hangosbeszélőjének kezelése is az ő feladata. Nyugodtan, érthetően olvassa az utastájékoztató és a szolgálati közleményeket.*

— Régebben előfordult, hogy belekiabáltam a mikrofonba. Azóta nem dohányzom — jegyzi meg.

Türje nincs nagyon távol Balatonszemestől, mégis emlékezetes utat tett meg e két község között Varga Gyula. Meséli, hogy fiatal korában a népszerű üdülőhelyen, az állomásépület és a tó közötti területen levő házak egyikében keresett albérletet. Az akkori fizetésének többszöröséért ajánlottak neki. Ma szép családi házban lakik, ahol két gyermeket neveltek fel a feleségével.

Ilyenkor ősszel nyugalom van, csendes az állomás. A vonatokon alig-alig látni utast, ritkán szállnak itt le.

— *Mindig szerettem a vasutat. Fegyelmet és helytállást igényel ez a munkahely.* Vannak gondok is. A nyáron egy-egy disco vagy koncert után néha több százan gyülekeznek az állomáson. A fiatalok sokszor minősíthetetlen magatartást tanúsítanak. Egy alkalommal kihívtak velem a mentőt, mondván: *szívbeteg társuk fekszik a földön. Mire a mentő kiérkezett, a „beteg" barátaival együtt eltűnt. Éjszakánként a váróterem kövezetén, székjein, asztalain fekszenek.*

Cseng a telefon. Szerelvény érkezik az állomásra. Varga Gyula intézkedik. Higgadtan, körültekintően, mint a 32 év alatt annyiszor.

Zsirai László

Munkaügyi értekezlet Sopronban

A MÁV Vezérigazgatóság munkaügyi és szociálpolitikai szakosztálya szeptember 30-án és október 1-én Sopronban országos munkaügyi értekezletet tartott.

Az értekezletet a házigazda GySEV Igazgatóság vezetője, *Megyik Ferenc* nyitotta meg. A konferencián részt vettek a vasútigazgatóságok, a GySEV és a Záhonyi Üzemigazgatóság munkaügyi osztályvezetői és az osztályok több munkatársa. Ott voltak a területi szakszervezeti bizottságok közgazdasági bizottságainak a vezetői is.

Dr. Simon József szakosztályvezető tartott referátumot. Foglalkoztak a résztvevők az időszerű bér- és munkaerő-gazdálkodási kérdésekkel, a Munka Törvénykönyve és a kollektív szerződés érvényesülésének gyakorlati tapasztalataival. Érintették a megbeszélések során az 1983-tól várható bérszabályozás pontjait is.

Az OSZZSD-tagvasutak egészségügyi szolgálatai állandó munkacsoportjának 26. évi rendes ülését október 18—22. között Budapesten tartották. A résztvevők a közös kutatási témákról adtak számot, majd a jövő évi együttműködési feladatokat határozták meg. A tanácskozás végén jegyzőkönyvet írtak alá. Képünkön dr. Tari Endre, a Vasútegészségügyi Igazgatóság vezetője köszönti a tanácskozás résztvevőit.

(Laczkó Ildikó felvétele)

Nyugdíjasrendezvények

Tagggyűlést tartott a közelmúltban Monor állomás nyugdíjascsoportja. *Ifj. Molnár Elek* elnök számolt be a csoport munkájáról, eredményeiről és ismertette a legfontosabb teendőket. Szó volt arról is, hogy a járási művelődési házban nyugdíjasklubot alakítanak, ahol a vasutas nyugdíjasok havonta egyszer találkozhatnak. A taggyűlés után Gyulai Erzsébet magyarnótaénekes szórakoztatta a jelenlevőket.

Komáromból jól sikerült nyugdíjas-találkozóról kaptunk hírt. A nyugdíjascsoport, a szakszervezeti bizottsággal közösen a Csokonai klubban rendezett találkozót. A csoport elnöke, Katona József köszöntötte a megjelenteket, majd *Tömöri Sándor*, az üzemfőnökség helyettes vezetője beszélt az eredményekről és a gondokról. Utána a vasutas-szakszervezet zeneiskolájának népi zenekara valamint *Kormos Margit* és *Zentai Ernő* énekesek szórakoztatták a jelenlevőket.

Dombóváron is baráti találkozót rendeztek a dízelműhelyből nyugdíjba vonult dolgozók részére. A megjelenteket B. Tóth Mihály főbizalmi köszöntötte, majd *Harangozó László* üzemfőnök adott tájékoztatót a főnökség eredményeiről. *Gerecs László* vezetőmérnök az üzem új berendezéseit, gépeit mutatta be a nyugdíjasoknak. Az üzemlátogatás után ebéden látták vendégül a régi munkatársakat. A meghívottak nevében a találkozó megrendezéséért *Németh János* nyugdíjas hegesztő mondott köszönetet.

A szentesi körzeti üzemfőnökség nyugdíjas szakcsoportja október 15-én rendezett vacsorával egybekötött nyugdíjas-találkozót. *Szabó Sándor* elnök köszöntötte a 223 idős vasutast és hozzátartozóit, majd *Borsi István* üzemfőnök méltatta a régi vasutasok helytállását, önfeláldozó munkáját. Ezt követően *Csák Imre* főbizalmi köszöntötte azt a tizenkét nyugdíjast, akik betöltötték 80. életévüket.

Véradó pécsi vasutasok

Fél nyolckor már vagy ötvenen állnak előttem a sorban, pedig csak nyolckor kezdődik a véradás. Negyed kilenc tájban kerülök sorra, kezembe nyomják a kartonom. Laborvizsgálat, vérvétel, orvosi ellenőrzés. Előttem két botjára támaszkodó, mozgássérült fiatalember. Csillogó szemmel nyugtázza: adhat vért. Adni jöttünk mindnyájan a Vöröskereszt felhívására. Önként.

A *pécsi igazgatóság* tanácstermének asztalain fehér lepedő, párna. Szájkendős asszisztensek, fehérköpenyes véradók, piros folyadékkal telt üvegek rekeszekben. Isszuk a teát, jókedvet próbálunk mutatni, de érezni, hogy izgul mindenki egy kicsit.

Néhány perc és már az asztalon fekszem, bal karomra gumiszalag kerül, ujjaimat szorosan összezárom. Gyakorlott kéz, fájdalom nélkül nyomja a tűt a vénámba. Míg a vért leveszik tőlem, szót váltok a nővérrel. Megtudom, hogy csak nagy vérveszteségeknél kap a rászoruló beteg tiszta vért. Egyébként alkotóelemeire bontják és különféle készítményeket, gyógyszert állítanak elő belőle. Sok esetben így is életet menthet.

Két és fél perc alatt végzek, köpenyemet egy sárgaruhás pályamunkás veszi át. Igazolást kapok és utalványt sörre, virslire. Kifelé ismerős arc üdvözöl és kérdi jól vagyok-e. Miha Mihályné vöröskeresztes aktivista erős feketekávét oszt a véradóknak. A vasút részéről ő irányította a mai véradás szervezését. Ahogy elnézem, sikeresen: *több százan várnak még mögöttünk.* A pécsi üzemfőnökség állomásairól, a fűtőháztól, a pályafenntartástól, az igazgatóság központjából, talán minden szakszolgálat képviselteti magát. Ők is úgy érezték, hogy legelemibb emberi kötelesség adni, segíteni másokon, ha lehet. Talán egy másik vasutason, hiszen a vérükben „van": *a MÁV veszélyes üzem . . .*

Jólesik a virsli az állomási utasellátóban, közben már felszabadultabban beszélgetünk. És arról, hogy jövőre is eljövünk. Mozgássérült barátunk is itt van, arcáról látom, hogy elégedett.

Nyolc ével ezelőtt négy liter vér mentette meg az életem, jut eszembe. Tíz emberé. Ma én adtam négy deciliter vért.

A MÁV Pécsi Igazgatósága központjában szeptember 22-én szervezett önkéntes véradó napon 250 vasutas adott vért.

Németh Tibor

Negyvenmillió forintos beruházás

Elkészült Murakeresztúr állomás felvételi- és szociális épülete

A Zala megyei Állami Építőipari Vállalat nagykanizsai főépítésvezetősége a közelmúltban befejezte *Murakeresztúr határállomás* kivitelezését. A több mint 40 millió forintos beruházás műszaki hiányosságait még ebben a hónapban pótolják. A 104 méter hosszú, 4200 négyzetméter alapterületű, kétszintes épület megfelel a nemzetközi utas- és teherforgalom előírásainak. A felvételi épület szolgálati helyiségei és a hozzá kapcsolódó szociális létesítmények minden igényt kielégítenek.

A felvételi épületbe már megkezdték a beköltözést, és az új objektumot még az idén felavatják.

DÁVID JÓZSEF

Borkóstoló

A négytagú baráti társaság nagyon nehezen jött össze. És hogy ez mégis sikerült, az egyedül a vontatási üzemegység vezénylőtisztjének, Barabás Miklósnak köszönhető.

A vasúti csomóponton, bár masinisztából sincs elegendő, Barabás úgy forgatta a beosztásokat, hogy végül is együtt legyenek a barátok.

Zempléni — a borosgazda — már kora délután kiment a hegyre egyik kollégájával, hogy mire a többiek érkeznek, a nagy lábasban rotyogjon a csülökpörkölt. Rotyogott is olyan étvágygerjesztő illatokat árasztva, hogy a cimborák első dolga volt megmártani egy-egy falat kenyeret a szaftos pörköltben.

A poharazgatást kisüstivel kezdték, majd a házigazda hároméves bort töltött.

— No, milyen? — fordult a vezénylőtiszt felé, mert ő még nem járt itt, először kóstolja Zempléni borát.

— Remek — mosolygott Barabás —, arról volt szó, hogy az idei borodat kóstoljuk Ferikém!

— Arra is sor kerül — bólogatott elégedetten a gazda —, de tudod, nálam fordított a sorrend: én először a legjobb borommal kínálom a vendéget. Nem úgy, mint más, aki csak akkor szedi elő, ha vendégei a silányabból már eleget ittak.

— Hát akkor pusztítsuk a legjavát — mondta a nagyhasú Gabula, és átvette a gazdától a töltögető szerepet.

— Ne olyan hevesen — intette a vezénylőtiszt a mohón iszogató társaságot —, mert mire megfő a pörkölt, fejreállunk.

— Nyugi, nyugi — vigyorgott Gabura, mint akin már jól látszik az ital, de lehet, hogy a hegyre felfelé jövet is bekapott valamit. — Itt most én vezényelek, amíg a gazda a főzéssel van elfoglalva — és töltögetett. Egyelőre azonban jól állt neki a kisegítő tevékenység. Bemondásain nagyokat derültek, és egyre sűrűbben pislogtak a palackos gáztűzhely felé, mert a gyomrok már igencsak elő voltak készítve az evésre.

Az ötödik kancsó elfogyasztása után a gazda terített.

— Ferikém! — mondogatták teli szájjal a vendégek — neked le kellene szállni a mozdonyról és egy maszek kiskocsmát nyitni. Ilyen isteni pörköltet Pesten, a Hiltonban sem kap az ember. Ha csak vasutas kollégák jönnének enni, inni, akkor is jól menne az üzlet.

— Bolondokat beszéltek cimborák — szerénykedett Zempléni —, hiszen egy ilyen pörköltet bárki elkészíthet, de Miskolcról Pestre vinni két óra alatt egy vonatot, ahhoz már egy kicsit jobban oda kell figyelni.

No, ezzel aztán mintha zsilipeket nyitott volna fel a gazda. Csakúgy áradt mindegyikből a 15—20 éves szolgálat alatt tapasztalt ilyen-olyan élmény.

Végül is a gazda előhozta az új borát is, de magyarázkodott:

— Még nem elég tiszta, hiszen egyszer sem volt még lefejtve. De az idén olyan jó esztendő volt, hogy ebből prima bor lesz.

Nézték, szagolták, ízlelték, rágcsálták, mint ahogy azt egy igazi borkóstolón illik, és nem győzték dicsérni. Barabás fel is kurjantott:

— Nagy kópé vagy te, Ferikém! Azt mondtad, hogy a jó borral kezded a kínálást és kiderül, hogy a legjobbat akkor teszed az asztalra, amikor már teleszívtuk magunkat . . . hogy ne mondjam a kevésbé jobbikkal.

Hangosan nevettek, és ahogy a többiek is rakták a borosgazda alá a kisszéket, Zempléni mozdonyvezető úr majdnem elrepült. Mert nincs annál nagyobb öröm, mint amikor dicsérik a gazda borát. Ilyenkor elfeledkezik az egész évben átélt keservekről, hiszen szabad idejében mindig itt görnyed, de még az sem számít, hogy bizony nem kis pénzbe kerül évente az a 8—10 hektoliter bor, amit jószerint a barátokkal együtt fogyaszt el. Ezért a gyönyörűségért még az asszonytól is hallgatni kell, aki végül azért megbékél azzal, hogy ez a hobbi még mindig jobb, mintha a férje kocsmába járna.

A kocsma itt is belekerül a beszélgetés fonalába, amire a vezénylőtiszt megjegyzi:

— A vasutas számára, de különösen a forgalomban szolgálatot teljesítő kollégák számára a legveszedelmesebb a kocsma, az ivászat.

— Vizet prédikálsz és bort iszol? — nevetett harsányan Gabura.

— No, ez más ám, gyerekek — vette vissza a szót Barabás —, aki szereti a bort, az igya is meg, mértékkel, a szabadnapján, de otthon, vagy ha olyan lehetősége van, mint Ferinek, a pincéjében, kellemes baráti társaságban. Azonban itt is van egy határ — emelte poharát —, és én azt javaslom, igyuk is meg a Szent János áldást, aztán menjünk, mert holnap mindannyiunknak szolgálni kell.

Kedves hurrogás volt a válasz, amiben Gabura volt a leghangosabb, mert bár a többieken is jól látszott az ital, ő azonban már kész volt.

Vita közben azért még elfogyott néhány pohárral, de amikor Barabás már elindult, Gabura úgy elbődült, mint egy bika:

— Ne játszd meg itt is a feljebbvalót, a vezénylőtisztet Barabás!

Barabás vette a kalapját, és amíg a többiek csitítgatták társukat, el is ment.

— Mi az istennek kellett ezt az okostónit idehíni — fakadt ki Tamás János is.

— Azért — mondta Kerekes Árpád —, mert nélküle nem tudtunk volna így összejönni. Miklós alakította úgy a vezénylést, hogy együtt lehessünk. És most én is azon a véleményen vagyok, mint ő. Holnap szolgálni kell, és ha túlságosan a fenekére nézünk a pohárnak, a másnaposság még veszedelmesebb a mozdonyon, mint a részegség.

— De hiszen még nem is daloltunk — jajdult fel Tamás János.

— Majd dalolunk lefelé a hegyen, vagy máskor. Na, gyertek — és ő is elindult.

A többiek nehezebben mozdultak, de végül Gaburát is sikerült távozásra bírni.

Hangos szóval, rogyadozó térdekkel vonult a társaság a hegyről lefelé, és mert már erősen sötétedett, észre sem vették, hogy Barabás — aki azért megvárta őket — újra közéjük vegyült, és mert Tamás János változatlanul hiányolta a nótázást, a vezénylőtiszt elkezdte a dalt:

„Ősszel érik babám a fekete szőlő,
Te voltál az igazi szerető" . . .

Ami nem kerül a brigádnaplóba

Szabó János, a Miskolc-gömöri pályaudvar kocsirendezője a hatvanas években súlyos üzemi balesetet szenvedett. Gyógyulása után kapott egy háromkerekű rokkantkocsit, amellyel a tiszakeszi lakásában és annak környékén tudott közlekedni.

A kocsi azonban a 15 év alatt annyira tönkrement és megkopott, hogy azt már használni nem lehetett. Szabó János a Miskolc-tiszai pályaudvaron működő jogsegélyszolgálathoz fordult segítségért. Kérelmét a szakszervezeti bizottsághoz továbbították. Ott éppen azon tanakodtak, hogy melyik szocialista brigádot lehetne felkérni a javításra. Ezt meghallotta a háromszoros MÁV Kiváló Brigád címmel kitüntetett *Bláthy Ottó* szocialista brigád vezetője, *Tóth József*. Csak ennyit mondott:

— *Vegyétek úgy, mintha a kocsi meg is lenne csinálva.*

Másnap behozták Tiszakeszről a háromkerekű kocsit és a 17 tagú villanymozdony-javító brigád rövid idő alatt újjávarázsolta. Szabó János elérzékenyülve mondott köszönetet az önzetlen segítségért.

Az öregek éve alkalmából Szabó Jánost a szakszervezeti bizottság ezer forint rendkívüli segélyben részesítette.

Kisvárdai János

Életet mentett a forgalmista

Október 17-én a 416-os számú vonattal érkeztem *Füzesabony* állomás 3. vágányára. Amíg az utasok le- és felszállására vártunk, a 403-as számú gyorsvonat negyedik vágányra való érkezésére hívta fel a hangosbemondó az utasok figyelmét. A behaladó gyorsvonat már csak 50 méterre lehetett az átjáróhoz, amikor egy idős férfi az állomás felőli oldalról elindult és a vonat előtt akart átmenni a másik oldalra. A várakozók közül sokan a szemüket is eltakarták, mert elkerülhetetlennek vélték a tragédiát. *Marcis Sándor* forgalmi szolgálattevő, aki a 416-os mozdonya mellett állt, gyorsan cselekedett. Nagy lendülettel hátulról nekiszaladt az idős embernek és az utolsó másodpercben kilökte a peronra a mozdony elől.

A bátor és határozott szolgálattevő élete kockáztatásával mentette meg az idős ember életét. Dicséretet érdemlő cselekedet volt.

Sepsi Gyula

NEMZETKÖZI KAPCSOLATAINK

Kulturális delegáció az NDK-ból

Szakszervezetünk meghívására október 25-től 29-ig hazánkban tartózkodott az NDK schwerini vasútigazgatóság körzeti szakszervezeti vezetőségének háromtagú kultúrális delegációja. Látogatásuk célja: hosszú távú együttműködés megteremtése a pécsi vasútigazgatósággal és a területi szakszervezeti bizottsággal.

A delegációt szakszervezetünk székházában fogadta *Szemők Béla*, a vasutas-szakszervezet titkára is, aki tájékoztatást adott az időszerű politikai és gazdasági helyzetről, szakszervezetünk munkájáról, a vasutasok művelődési lehetőségeiről. A vendégek itt-tartózkodásuk során megtekintették a Törekvés Művelődési Ház táncegyüttesének, valamint a pécsi vasutas fúvószenekarának a próbáját, és részt vettek a fennállásának 25. évfordulóját ünneplő vasutas szimfónikus zenekar hangversenyén is.

Szemők Béla tájékoztatja a vendégeket

Vietnami szakszervezeti vezetők látogatása a vasutas-szakszervezetben

A SZOT vendégeként hazánkban tartózkodó Vietnami Központi Szakszervezeti Tanács négytagú delegációja október 28-án látogatást tett szakszervezetünk központjában.

A delegációt *Tran Dang Dinh*, a Könnyűipari Szakszervezet főtitkára vezette. A delegáció tagjaként első ízben járt szakszervezetünknél *Chu Diem*, a Vietnami Vasutasok Szakszervezetének főtitkára. A vendégeket *Tolnai Ildikó* és *Szemők Béla*, a központi vezetőség titkárai fogadták és részletes tájékoztatást adtak szakszervezetünk szervezeti felépítéséről, a magyar vasutasok élet- és munkakörülményeinek alakulásáról, nemzetközi kapcsolatainkról és aktuális feladatainkról.

A tájékoztató után vendégeink behatóan érdeklődtek szakszervezetünk és a Magyar Államvasutak különböző szintű szervei közötti kapcsolatok formáiról és módszereiről. A beszélgetés során elismeréssel nyilatkoztak a hallottakról, érdekesnek és rendkívül hasznosnak ítélték az elhangzott tájékoztatókat és a kérdéseikre kapott válaszokat.

Chu Diem, a vasutas-szakszervezet főtitkára reményét fejezte ki, hogy ez a találkozás a két baráti szervezet közötti szorosabb kapcsolatok kiindulópontja lesz.

Októberre emlékezve

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 65. évfordulójára november 5-én ünnepség keretében emlékeztek a békéscsabai vasutasok. A művelődési házban rendezett ünnepség résztvevőit *Dénes Béla*, a pályafenntartási főnökség vezető mérnöke köszöntötte, majd *Mühelyi István*, a körzeti üzemfőnökség helyettes vezetője, a helyi MSZBT-tagcsoport ügyvezető elnöke mondott beszédet, méltatva az 1917. évi októberi orosz eseményeket, a szocialista forradalom eszméit.

Az ünnepségen kitüntetéseket és pénzjutalmakat adtak át a munkában élenjáró dolgozóknak.

★

Bensőséges ünnepségen emlékeztek meg november 7-ről a Nyugati körzeti üzemfőnökség dolgozói. Az ünnepség résztvevői *Varga Gyuláné*, az üzemfőnökség szb-titkár helyettese üdvözölte, majd *Schiszler Bálint* forgalmi vezető-oktató, alapszervezeti párttitkár mondott beszédet.

Az ünnepi beszédet kitüntetések és jutalmak átadása követte. *Soós Károly* üzemfőnök 28 körzeti dolgozónak nyújtotta át a Kiváló Dolgozó kitüntetést és hatan részesültek üzemfőnöki dicséretben. Ez alkalomból vehették át *Tugyi Lajos* és *Iványi György* fiatal vasutasok a KISZ VI. kerületi bizottsága titkárának a Dicsérő oklevelét, a helyi ifjúsági szervezetekben végzett folyamatos és kiemelkedő munkájukért. Ugyancsak itt adták át a Fővárosi Tűzoltóparancsnokság vezetője által adományozott Önkéntes tűzoltó szolgálati érmeket *Fekete Ferenc* kocsivizsgálónak húsz-, *Mihály István* féklakatosnak tíz- és 13 önkéntes vállalati tűzoltónak ötéves ez irányú, töretlen helytállásáért.

(Mármarosi)

Jubileumi különvonat magyar étkezőkocsikkal

Az alsó-ausztriai Zwettl község sörgyára az idén ünnepli alapításának 275. évfordulóját. Ebből az alkalomból a gyár tulajdonosa négynapos jutalomkirándulásra hazánkba hozta dolgozóit. A különvonat szerelvényébe Magyarországon három Utasellátó étkezőkocsit soroltak a MÁV. Az osztrák vendégek a Déli pályaudvarig ebédet kaptak. Este, Siófokra utazva az Utasellátó vacsorát adott. A hazautazás alkalmával — Siófok és Sopron között — ismét ebédet biztosítottak a vendégeknek.

Sopronban, a magyar határ elhagyása előtt a Zwettl gyár tulajdonosa a vásárlók könyvébe az alábbiakat írta:

„Jubileumi utazásunk alkalmából 250 dolgozónkat és vásárlóink egy részét látta el a vonaton az Utasellátó Vállalat. Köszönetünket és elismerésünket fejezzük ki a személyzet kitűnő munkájáért és a nívós ellátásért."

Drégely Vilmos

Kombinált utazás

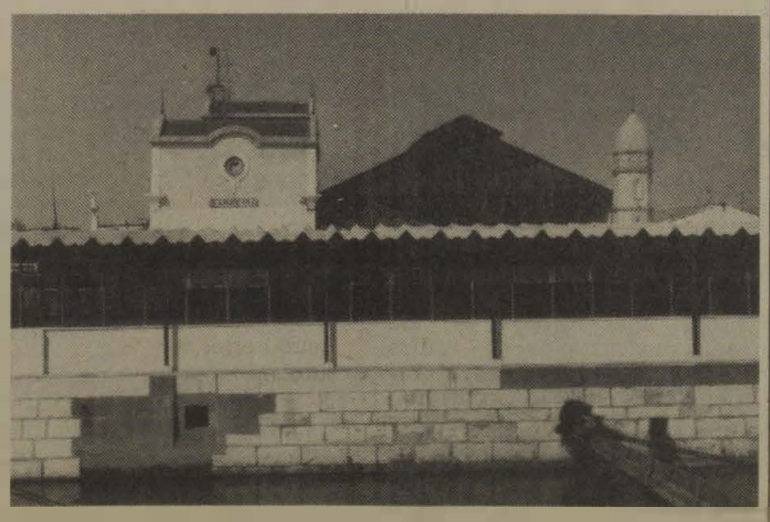
Hajóval és vasúton. Lisszabonból Setubalba

Portugália első vasútvonalát 1854-ben nyitották meg Lisszabon és Carregado között, 36 kilométer hosszban. Az azóta eltelt több mint ötnegyed évszázad alatt kialakult a Portugál Vasutak Társaságának *(Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses; CP)* hálózata. A teljesítmény néhány jellemző adata: évenként 230 millió utas, hatmilliárd utas km; négymillió árutonna, egymilliárd árutonnakm. A forgalmat 3600 km-es vonalon bonyolítják le, amelynek 80 százaléka széles nyomtávú (1676 mm).

Portugália dél-nyugati részén fekszik a *setubali félsziget*. A terület névadó városa ipari és halászati központ, az ország harmadik legnagyobb tengeri kikötője. Fejlett hajóépítő ipara, személy- és tehergépkocsi-összeszerelő gyára van. Halászatára jellemző, hogy 2000 bárkával rendelkezik. Az osztrigatenyésztő telepekről évente 4-5000 tonna étkezési osztrigát szállítanak el a kikötőből, főképp Franciaországba. Értékes műemlék is található a városban, a XV. századból származó templom, amelyen már feltűnnek a manuelin stílusjegyek: a csavart oszlopok és a jellegzetes boltívek. Márványból épült kerengőjében rendezték be a Városi Múzeumot.

A portugál fővárosból érdekes utazással értünk Setubalba. A hatalmas Tejo-folyam partján elhelyezkedő Terreiro do Pasco pályaudvarról vonat nem indul, hanem a CP kezelésében levő hajóra száll az utas vonatjegy birtokában és fél óra múlva lép partra Barreiróban. Itt kell átszállni a már várakozó vasúti szerelvénybe. *Az élményt nyújtó kombinált utazás 70 percet vesz igénybe.*

H. K.



Setubal állomásépülete

Negyedszázad a zenekultúra szolgálatában

A vasutas-szakszervezet szimfonikus zenekarának ünnepi hangversenye a Törekvés Művelődési Központban

A nagy gazdasági, társadalmi, művészeti tisztulás közepette, 1957-ben alakult meg a Vasutasok Szakszervezetének szimfonikus zenekara. Sorsterhes időben olyan feladatot vállalva, amelynek teljesítése még akkor is felelősségteljes, ha egyébként a körülmények — mind a kultúra, mind a gazdaság terén — e célok elérését könnyedén kínálnák. Ez a cél: alkalmat és lehetőséget biztosítani azoknak a vasutasoknak, akik munkájuk mellett részt akarnak venni a társas zenélésben, s elvinni ezt a zenét mindazoknak, akik az igényes zene élvezését rendszeres szükségletnek érzik. Ezt a kettős célt a zenekar — amint azt 25 év távlatában ma már elfogultság nélkül megállapíthatjuk — derekasan teljesítette.

Jelentkezőkben kezdetben nem volt hiány, sőt... még bizonyos rostálásra is sor került, mert nem mindenkinek a hangszeres tudása ütötte meg a kívánt mértéket. Egyébként a zenekar-alapítás gondolatát a vasutas munkásszínjátszás — tegyük hozzá, hogy zenés színházról volt szó — fejlettsége vetette fel. A MÁV Északi Járműjavító Üzem hagyományos *„Törekvés" műkedvelő színjátszó csoportja olyan szintre került, hogy merte vállalni teljes klasszikus operett repertoár színrevitelét.* Ehhez kellett az ugyancsak amatőr zenészekből álló zenekar.

Töretlen lelkesedéssel

S amint az ilyenkor oly gyakran megtörtént már: néhány lelkes, hozzáértő rajongó szilárd elhatározása és fáradtságot nem ismerő szervező-munkája hetek, hónapok alatt szinte csodákat művelt. *Dr. Hamary András* karmester (MÁV-jogtanácsos) és *Lévai Zsigmond fuvolás*, a későbbi — és mai — társadalmi elnök (főhivatásban a MÁV Tervező Intézet mérnöke volt) vasakarata patrónusokra talált a Vasutasok Szakszervezetében. S a lelkes összefogásból *már az 1957—58-as évadban megalakult a Vasutasok Szakszervezetének szimfonikus zenekara.* S ha a 25 évvel előbbi társadalmi támogatók és amatőr muzsikusok haja időközben deresre szürkült is és szolgálati címük elé odakerült a nyugalmazott jelző, lelkesedésük a zene és az együttes iránt ma sem csökkent.

A kezdeti siker szárnyakat adott a zenekarnak. Éveken át Huszka: *Lili bárónőjét*, Jacobi: *Leányvásárát* és a most 100 éve született Kálmán Imre: *Csárdáskirálynőjét* sorozatban adták elő a Törekvés színjátszóival. 1959-ben már a SZOT és a Népművelési Intézet is felfigyelt az együttesre, és a Vasutasok Szakszervezetének szimfonikus zenekarát kiemelte az országosan működő tíz legkiválóbb, öntevékeny zenei együttes egyikeként. Ezzel megnyílt az út a vasúton is túlmutató fellépések lehetősége felé. S valóban, a Fővárosi Művelődési Ház szervezésein kívül budapesti munkáskerületekben, vidéki művelődési otthonokban, s emellett természetesen vasúti üzemekben és csomópontokon *évente 20—25 hangversenyre került sor, ami annál inkább jelentős szám, mert a repertoár tanulásra, gyakorlásra és természetesen a koncertekre is csak a munkaidőn kívüli órák álltak rendelkezésre, szabad szombat pedig kéthetente sem volt.* Ilyen áldozatot, méghozzá önként, csak magas fokú zeneszeretetből lehet vállalni.

A 100. hangverseny

A zenekar történetének kiemelkedő eseménye volt az 1982. június 16. és július 8. között megrendezett budapesti vasutas kulturális hetek rendezvénysorozata, amelynek megnyitóján *már a 100. hangversenyüket adták.* Ezenkívül még további négy nagysikerű koncert szerepelt az ünnepi hetek műsorán. 1965-től rendszeres bérleti hangversenyekre került sor a vasúti főosztályon, később a Keleti pályaudvar kultúrtermében, s ez folytatódik most — szinte a visszatérés jegyében — a zenekar állandó helyén, a Vasutasok Szakszervezete Országos Művelődési Központjában, a „Törekvés"-ben. Az is a hagyományhoz tartozik, hogy a bérleti koncerteket színvonalas műsorközlés kíséri. Kezdetben — korai haláláig — *Kollár Endre*, a televízió *Zenélő órák* című sorozatának közismert munkatársa, később *dr. Hamary András* karnagy látta és látja el ma is ezt a nem mindennapi zenei ismeretterjesztést.

Az évek során sokat fejlődött a zenekar színvonala és 1971-től dr. Hamary András mellett már *Pécsi István*, a budapesti MÁV szimfonikusok volt karmestere is az együtteshez került. A két karmester egyre igényesebb feladat elé állította muzsikusait, s bővítették a repertoárt szimfonikus művek, operarészletek és teljes opera-keresztmetszetek hangversenyszerű előadásával. A sokszor megerőltető próbáknak, a szívós és következetes munkának nem maradt el az eredménye. 1977-ben a budapesti művészeti hetek alkalmával *megkapta a zenekar a Fővárosi Tanács emléklapját*, a legszínvonalasabb amatőr zenekarok egyikeként, nem sokkal később pedig a Kossuth Rádióban mutatkozott be az együttes az ország zeneszerető közvéleménye előtt.

Elismerés a zenekarnak

A jubileumi megemlékezésre nem kerülhetett volna stilusosabb körülmények között sor, mint ahonnan a zenekar annak idején elindult: *a Törekvésből.* Az 1982. október 28-án a zenei évad nyitó koncertje szolgált ízléses keretül az ünnepléshez. Vezényelt — mint 25 évvel ezelőtt, most is — dr. Hamary András. Frissen, lendületesen, muzikálisan. Az ünnepi hangverseny színvonalát két kiváló szólista emelte: *Zsadon Andrea*, a Fővárosi Operettszínház tagja, aki maga is vasutas családból származik, és *Vadas Kiss László* érdemes művész, a Magyar Állami Operaház magánénekese.

A koncert ünnepséggel kezdődött *Szemők Béla*, a Vasutasok Szakszervezetének titkára meleg szavakkal emlékezett meg a szimfonikusok negyedszázados munkájáról, majd átadta a zenekarnak a *Szocialista Kultúráért* kitüntetést és a SZOT által adományozott *elismerő oklevelet.* A kitüntetést *Lévai Zsigmond* társadalmi elnök és *dr. Hamary András* karnagy vette át az együttes nevében, a nagyszámú közönség hosszan tartó, lelkes tapsa mellett.

A rövid ünnepség után felcsendült Erkel: *Hunyadi László* nyitánya, az ünnepi hangverseny nyitószáma. A gondosan összeállított műsor első részében *Erkel* és *Kodály művek*, második felében operettrészletek voltak hallhatók, végül a műsort Berlioz: *Rákóczi indulója* zárta. A közönség szűnni nem akaró tapssal köszönte meg a kiváló énekesek, a karmester és nem utolsósorban a zenekar teljesítményét. A taps nemcsak a jól sikerült hangversenyért illette meg méltán a szimfónikus együttest, hanem az elmúlt 25 év mind a 420 koncertjéért is.

Dr. Csillag Ferenc

A zenekar ünnepi koncertje

Távoli városok, közeli barátok

December 30-án lesz 60 éve, hogy megalakult a Szovjet Szocialista Köztársaságok Szövetsége. Az ünnepi évforduló tiszteletére a Magyar—Szovjet Baráti Társaság *„Távoli városok, közeli barátok"* címmel több fordulós országos vetélkedőt hirdetett. A szellemi vetélkedő első fordulójához az Utasellátó Vállalat dolgozói is csatlakoztak.

A szervezéssel járó feladatokat a vállalati szakszervezeti bizottság, a KISZ-bizottság és az MSZBT-tagcsoport elnöksége vállalta magára és arra törekedett, hogy a szocialista brigádok verseny iránti érdeklődését minél szélesebb körben felkeltse.

Az összefogás jelei már a területi válogató versenyek felkészülésének hangulatában is érzékelhetők voltak. A vállalati vetélkedőn október 30-án, a területi válogató versenyen legjobb eredményeket elért 12 csapat vett részt.

A Szovjetunióról és a szovjet emberek életéről szóló villámkérdések szellemi lottóval kezdődtek, majd szóbeli és írásbeli feladatok váltották egymást.

Az első helyet a szombathelyi területi igazgatóság csapata szerezte meg. Második a vállalat központjának Vámos Ilona KISZ-alapszervezete, harmadik a mozgószolgálati igazgatóság csapata. A vállalati KISZ-bizottság különdíját a debreceni területi igazgatóság Ady Endre ifjúsági szocialista brigádja kapta.

Sportvezetők kitüntetése

A Minisztertanács a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 65. évfordulója alkalmából a magyar testnevelés és sportmozgalom területén végzett kiemelkedő munkássága elismeréséül

a Magyar Népköztársasági Sportérdemérem arany fokozata kitüntetést adományozta: *Seres Györgynek*, a DMVSC elnökhelyettesének.

A Magyar Népköztársasági Sportérdemérem ezüst fokozatát kapta: *Péter Ferenc*, a MÁV nagykanizsai TE volt elnöke; *Székely György*, a Vasutasok Szakszervezete kulturális, agitációs, propaganda- és sportosztályának politikai főmunkatársa.

Lövészverseny

A *szombathelyi járműjavító* Honvédelmi és Lövészklubja a fegyveres erők napja alkalmából kispuskalövész-versenyt rendezett. A versenyen az üzemi munkásőr szakasz, az MHSZ tartalékos klub és az Ifjú Gárda szakasz vett részt.

Csapatban a munkásőrök győztek, második az MHSZ tartalékos klub, harmadik az Ifjú Gárda csapata.

Egyéniben első *Kutrovics József* munkásőr, második *Csejtei Géza* MHSZ tartalékos klub, harmadik *Németh Tamás* MHSZ tartalékos klub.

Az elmúlt évben alapított vándorkupát ezúttal az üzemi munkásőr szakasz nyerte el.

Futball kupa

A debreceni épület és hídfenntartó főnökség KISZ-szervezete az idén is megrendezte a November 7-i futball kupát és a szellemi vetélkedőt az építésvezetőségek fiataljai részére. *A kupát a nyíregyházi III-as számú építésvezetőség csapata nyerte.* A szellemi vetélkedőn a központ három tagú lánycsapata jeleskedett. A sport és szellemi vetélkedő hangulatos diszkóval zárult.

PAP JENŐ KÖZELRŐL

A világbajnok már az újabb VB-t várja

Részlet egy VB-tudósításból: „Ridoud másodszor, vagy Pap először? A francia lábat szúr: 0:1, kinyúl, 0:2, aztán pillanatok alatt 2:2, 4:3 Pap javára Pap elindítja a flesst, de bánja: 4:5. Védés, visszaszúrás: 5:5. És megint francia vezet: 5:6. Aztán 7:6 a magyarnak! Papot figyelmeztetik a fegyvertelen kéz használatáért. 8:6, 9:6. És még egy villanás: Pap Jenő világbajnok! Ölelik, csókolják, a boldogság leírhatatlan... És végre felcsendül a himnusz." *Népsport, 1982. július 22.)*

Akit egy kicsit is érdekel a vívás, a sport, az alighanem emlékszik még ezekre a drámai percekre, amelyek végén — a tévében jól láthattuk — *Pap Jenő*, a BVSC 31 esztendős párbajtőrvívója egyszerűen eltűnt az őt ünneplők tarka sokaságában.

Ezzel az írással azért vártunk néhány hónapot, tudva azt, hogy még egy Európa-bajnokság is követi a nagy sikerű VB-t, s talán itt újabb adalékot kapunk a Pap-portré megrajzolásához... Sajnos, a bécsi szereplés nem úgy sikerült, mint a római — ez azonban csöppet sem von le a VB-arany értékéből, inkább arra bizonyíték, milyen kiszámíthatatlanul erős a párbajtőrvívás élmezőnye...

Pap Jenő különös egyénisége ennek a sportágnak. Zaklatottnak, ingerültnek még senki mes látta, holott a vívásban az ilyesmi amolyan szakmai ártalomnak számít.

— *A szakáll eltakarja* — mondja egy diszkrét mosoly kíséretében, ami az ő esetében fölér egy térdcsapkodó hahotázással. — *Nem is emlékszem, mikor voltam utoljára ideges.*

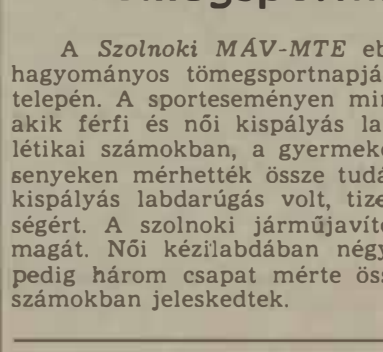
— Azért abban a sorsdöntő csörtében bizonyára izgult egy kicsit...

— *Sokkal inkább előtte, a világbajnokságot megelőző orvosi konziliumon. Ott dőlt el ugyanis, hogy elindulhatok-e egyáltalán a VB-n, hiszen napokkal előbb szedték le a lábamról a gipszet...*

— Nem jött elő verseny közben a sérülés?

— Befordítottam egy kicsit a térdemet a páston, hogy csökkentsem egy újabb sérülés veszélyét, aztán nem foglalkoztam vele.

Pap Jenő tízéves kora óta vív. *A BVSC saját nevelésű versenyzője.* A tőrrel kezdte, a párbajtőrrel folytatta, jelenleg mindkettőt űzi. Eredményes junionkor után került a felnőttek közé, ahol huszonkét évesen már részt vehetett a világbajnokságon. *Mindkét fegyvernemben otthonosan mozog*, nemzetközi sikerei azonban inkább a párbajtőrhöz kapcsolódnak, hiszen római



győzelmét megelőzően, 1978-ban már szerzett aranyérmet ezzel a fegyverrel, igaz „csak" csapatversenyben. A BVSC BEK-győztes együttesének három alkalommal volt tagja, s emellett kilenc országos bajnoki cím birtokosa (egyet tőr-, hetet párbajtőrcsapatban szerzett, 1977-ben pedig az utóbbi fegyvernem egyéni versenyében lett első).

Vívóstílusa meghökkentő, közbeszúrásaiban szép számmal találhatunk Róna Viktor-i balettjeleneteket. Annak idején megmosolyogták érte, most kalaplevéve csodálják fura mozgását — ugyanis a találatjelző gép lámpája az esetek túlnyomó részében az ellenfélnél gyullad ki. És az ilyesmi, ugye, meghatározó momentum...

Nagy Árpád edzői irányításával ismerkedett meg a vívással. Jelenleg *dr. Pap Csaba* és *dr. Bay Béla* mestereknél iskolázik.

Béla bácsi leegyszerűsített vívást oktat — magyarázza a világbajnok. —*Rendkívül precíz, mégis asszószerű gyakorlatokat végeztet, igen sok ismétléssel. Szinte kivétel nélkül minden akciót kitöréssel, vagy lépéskitöréssel kell befejezni, ami nagyon nagy mértékben fejleszti az állóképességet.*

Földcsuszamlásra emlékeztető egyenes kitörése valószínűleg, mint Pap-féle szúrás vonul be hamarosan a vívósport történelmébe. Az akció „epicentruma" így vall erről: — A párbajtőrözés mellett ma is sokat tőrözök. Rengeteg hasznos készséget fejleszt ez a fegyvernem: *a gyorsaságot, a lábmunkát, a precizitást, a technikát*... Ha az ember ezt beleszövi a taktikai készséget, türelmet kívánó párbajtőrbe, abból rossz aligha következhet.

— Önmagát türelmesnek tartja?

— *Hát... Alig várom már a következő VB-t...*

Pilhál György

Tömegsportnap Szolnokon

A *Szolnoki MÁV-MTE* ebben az évben is megrendezte hagyományos tömegsportnapját, az egyesület Véső úti sporttelepén. A sporteseményen mintegy háromszázan vettek részt, akik férfi és női kispályás labdarúgásban, kézilabdában, atlétikai számokban, a gyermekek pedig játékos ügyességi versenyeken mérhették össze tudásukat. A legnépszerűbb a férfi kispályás labdarúgás volt, tizenöt csapat versengett az elsőségért. A szolnoki járműjavító négy csapattal képviseltette magát. Női kézilabdában négy, női kispályás labdarúgásban pedig három csapat mérte össze tudását. Sokan az atlétikai számokban jeleskedtek.

Kispuskalőverseny a fegyverbarátság jegyében

A NOSZF 65. és a Szovjetunió megalakulásának 60. évfordulója tiszteletére október 28-án kispuskalőversenyt rendezett az MHSZ Nyugati csomópont honvédelmi klubja, a KISZ-szervezet és a pályaudvari rendőrőrs együttműködésével.

A versenyen a helyi MHSZ-esek, munkásőrök és a rendőrőrs tagjai mellett részt vettek a 62-es főposta polgári fegyveres őrei, a VI. kerületi rendőrkapitányság csapatai, a MÁV Vezérigazgatóság és a budapesti igazgatóság szovjet katonai szállítási képviseletének beosztottai. Őket a verseny megkezdése előtt külön is üdvözölte *Sági Istvánné*, a csomóponti pártbizottság titkára. A verseny végeztével pedig, a szovjet elvtársak részvételével közvetlen hangulatú szovjet—magyar fegyverbaráti találkozót tartottak, amelyen a helyi MHSZ-klub vezetőin és aktivistáin kívül részt vettek a csomópont politikai, gazdasági és tömegszervezeti vezetői is.

(M. L. P.)

Munkahelyi olimpia Dombóváron

Öt sportágban mérték össze tudásukat az anyagellátási igazgatóság és a felügyelete alá tartozó főnökségek dolgozói a Dombóvári Fatelítő Főnökségen megrendezett munkahelyi olimpián. Különösen nagy közönségsikere volt a kispályás labdarúgótornának, amelyet végül is a dombóváriak nyertek.

Az asztalitenisz férficsapatversenyt az anyagellátási igazgatóság csapata nyerte, egyéniben *Balogh Gábor* lett az első. A lövészetben a püspökladányiak csapata, egyéniben *Mogyorósi Pál* végzett az első helyen. A férfi egyéni tekebajnokságot *Bessenyei István* püspökladányi dolgozó nyerte meg. Sakkcsapatversenyben első Dombóvár, egyéniben *Pászti Géza* győzött.

A nők vetélkedőjén dombóvári éremhullás volt. Csapatversenyben — tekében, asztaliteniszben és lövészetben — az első helyen végeztek. Egyéniben a tekét *Popp Pálné*, a lövészetet és az asztaliteniszt *Szabó Istvánné* nyerte és vele együtt a legeredményesebb sportolónak kijáró különdíjat is.

HÍREK

— **Véradás.** Ebben az évben harmadszor rendeztek véradónapot Hatvan állomáson. Most 75 vasutas összesen 35 liter vért adott térítésmentesen. Ebben az évben az állomáson 297-en 107 liter vérrel járultak hozzá a gyógyító munkához.

— **Szakembereket képeznek.** A nagykanizsai körzeti üzemfőnökségen évente hetven jármű- és dízellakatost képeznek. Az idei tanévben bővült a szakmai oktatás. Villamossági jármű- és felsővezeték-szerelőket is képeznek, enyhítve ezzel az utánpótlás gondjait.

— **Névadó.** A pécsi körzeti üzemfőnökség KISZ-bizottsága október 22-én a város Boldogság Házában névadó ünnepséget rendezett tizennyolc vasutas gyermeke részére. A megjelenteket Hideg István, az oktatási főnökség vezetője és dr. Fazekas Miklósné, az igazgatóság jogi osztályának vezetője köszöntötte, majd átadták az emléklapokat és az ajándékokat.

— **Komplexbrigád.** A füzesabonyi körzeti üzemfőnökség Baross Gábor forgalmi és a Bornemissza Gergely műszaki brigádjai a közelmúltban komplexbrigád-szerződést kötöttek, amelynek célja az eredményesebb gazdasági és társadalmi munka. Együtt patronálják többek között a község 2-es számú óvodáját, és az egyéb társadalmi munkát is közösen végzik.

— **Ünnepi megemlékezés.** A debreceni igazgatóság dolgozói az állomás nagyoktató termében emlékeztek meg a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 65. évfordulójáról. Fábián Andor, a csomópont üzemi pártbizottságának titkára mondott ünnepi beszédet, majd a MÁV Filharmonikusok Zenekara, a Csokonai Színház magánénekeseinek közreműködésével nagysikerű hangversenyt adott.

— **Kirándulás.** A győri körzeti üzemfőnökség önálló nyugdíjas csoportja október 28-án egynapos kirándulást szervezett a Dunakanyarba. Budapesttől Esztergomig hajóval utaztak. Ott megtekintették a város nevezetességeit és múzeumait.

— **Értekezlet.** A hatvan—salgótarjáni pályafenntartási főnökség szakszervezeti bizottsága a közelmúltban kihelyezett értekezletet tartott Mátraderecskén, amelyre meghívták a társszolgálati ágak szakszervezeti bizottságainak titkárait is. Megvitatták többek között a téli forgalomra való felkészülés legfontosabb teendőit, a melegedők és szolgálati helyek állapotát és a dolgozók munkakörülményeit.

— **Ifjúsági fórum.** A szombathelyi vasútüzemi KISZ-bizottság a szertárfőnökség tanácstermében ifjúsági fórumot rendezett, amelynek előadója dr. Horváth Lajos vasútigazgató és Haller József, az Utasellátó Vállalat Győr-Sopron, Vas és Zala megyei területi igazgatóságának vezetője volt.

— **Munkavédelmi vetélkedő.** A szegedi körzeti üzemfőnökségen a közelmúltban munkavédelmi vetélkedőt rendeztek. A vasúti munkavédelem, illetve a közúti közlekedés szabályaiból összeállított vetélkedő győztese a szegedi vontatási üzemegység motorvezetőinek csapata lett.

Az Októberi Forradalom tiszteletére. A vasutas-szakszervezet Országos Művelődési Központja az Októberi Forradalom 65. évfordulója és a Szovjetunió 60 éves fennállása alkalmából kiállítást rendezett az Északi Járműjavító Törekvés Művelődési Központjában. A kiállítás november 2-től 23-ig tekinthető meg.

— **Az alkoholizmus ártalmai.** Ezzel a címmel rendezett előadást a miskolci körzeti üzemfőnökség vöröskeresztes szervezete október 22-én a szociális létesítményben, amelynek előadója dr. Takács Imre kórboncnok volt. A hallgatók megismerkedhettek az alkohol okozta betegségekkel és egyéb következményeivel.

— **Együtt, egymásért.** A miskolci pályafenntartási főnökség szocialista brigádjai csatlakoztak a Borsod-Abaúj Zemplén megyei Értelmi Fogyatékosok Szülői Érdekvédelmi Szervezetéhez. A brigádok egyhangúlag megszavazták az évi tagdíjat, amelyet az arra rászorulók támogatására fordítanak majd.

— **Koszorú Batsányinak.** A MÁV badacsonytördemici kertészetének Kossuth Lajos szocialista brigádja a halottak napján minden évben megkoszorúzza Batsányi János költő, és felesége, Baumberg Gabriella tapolcai temetőben levő sírját. A Tapolcától 10 kilométerre dolgozó brigád az idén is elhelyezte a megemlékezés koszorúját.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. Ez minden dolgozóra sajátos feladatot ró. (Folytatása a 21. függőlegesben.) 12. Szamárium vegyjele. 13. Vázlat, tanulmány. 14. Idegen férfinév. 15. Azonos magánhangzók. 16. G. N. 18. Ezüstfehér fémes elem. 20. Mókás egynemű betűi. 21. Kelta néptörzs és nyelv. 23. Barna bőrű. 24. Szovjet város, régi írással. 25. Jegenyefenyő. 27. ...ió, cselekvés. 28. Kijelenté. 29. Egyik budapesti kerületi. 30. Vissza: sérülés, sérelem (latin). 31. ...zter, folyó a Szovjetunióban. 32. Gépkocsimárka. 34. Gyógyszer (ék. fel.). 35. Az első ember. 36. Néptörzs, amely Levediában csatlakozott a magyarokhoz. 37. Keret. 38. Tolul, a végén. 40. Angol helyeslés. 42. Baloldalban van. 43. Hangtalan kés. 44. Hasad, a közepén. 46. A. R. E. 48. Nátrium vegyjele. 49. Zsiráfféle állat. 51. Park Madridban. 52. Szóösszetételekben kettős (latin). 54. Két olimpia közti időszak. 55. Igekötő. 56. Portéka. 58. Becézett női név. 59. N. R. Z. 60. Minőségjelzés. 61. Szerszám. 63. Női név. 65. Zúdítja.

Függőleges: 1. Arzén vegyjele. 2. Latin csavargó. 3. Tagadószó. 4. Ilyen csomag is van. 5. A magyarok neve egyes bizánci történetíróknál. 6. Nadir betűi keverve. 7. ...echnika, fagyasztásos eljárás. 8. Kubai férfinév. 9. Város az NSZK-ban. 10. G. F. 11. Az ókorban Lakónia fővárosa (Spárta). 17. Elég volt a borból! 19. A legöregebb hónap. 20. ... wasser, ásványvíz. 22. Találom. 24. Bevásárló eszköz. 26. Mentsétek meg lelkeinket! 28. Kérdőnévmás. 32. ... Béla, neves vívóedző. 33. Mi? — németül. 39. Ilyen mese is van. 41. Régi hosszmérték. 44. Régi űrmérték. 45. Török étel, névelővel. 46. Itt kötött ki Noé bárkája (ék. csere). 47. Tréningezik. 50. Kifejlett rovar. 51. Énekesmadár. 53. Ázsiai állam. 55. Becézett női név. 57. Újpesti Torna Egylet. 60. A Duna mellékfolyója. 62. Rag. 64. Állati lakás. 65. Féltíz! 66. Szamárhang.

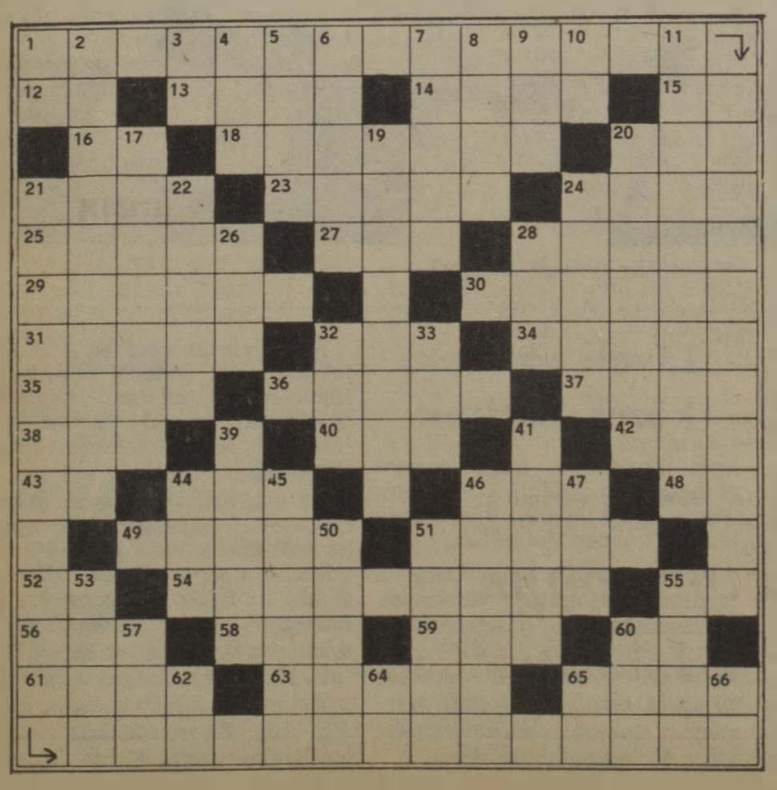
Beküldendő: vízszintes 1. és folytatásaként a 21. függőleges.

Beküldési határidő: 1982. december 4. **A megfejtéseket szerkesztőségünk címére kérjük küldeni!**

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: Menetjegykiadás korszerűsítése. Társadalmi tulajdon védelme.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 1982. évi 21. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért:

Horváth János, Miskolc, III., Kőporos u. 2.; Lábai Miklós, Vác, Köztársaság u. 59.; Csóka József, Sopron, Ibolya u. 3.; Ocskai Béláné, Győr, Rákos F. u. 14.; Petrovics Ferenc, Tatabánya, II., Réti út 55.



LAKÁSCSERE

Elcserélném másfél szoba összkomfortos, nagy erkélyes, 49 négyzetméteres, tizedik emeleti, hívóliftes MÁV-bérlakásomat azonos méretű, illetve komfortfokozatúra MÁV-dolgozóval. Lehet tanácsi vagy kertes családi ház is. Cím: Budapest XV., Rákos út 100. sz. X. em. 65. Nagyné. Üzemi telefon: 81-81.

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

Elcserélném dunakeszi kétszobás komfortos, gázfűtéses, modern, Dunára néző, IV. emeleti (lift nincs), 50 négyzetméteres, csendes, MÁV-bérlakásomat Budapesten levő egy szoba, plusz két félszobás tanácsi vagy MÁV-bérlakásra, esetleg kertes házra (tatarozásra szoruló is érdekel). Vác—Budapest vonali is lehet. Kovács Béla: Dunakeszi, Nap u. 4. IV. 19.A.

Elcserélném egy szoba komfortos, 38 négyzetméteres, gázfűtéses, világos, budai MÁV-bérlakásomat vasutas dolgozóval — tanácsi vagy saját tulajdonú lakásra, házra, lehet Pest környéki is. Érdeklődni 7—15 óra között a 183-664, 15 óra után és szombat, vasárnap 363-260 telefonszámon lehet.

Elcserélném egy szoba, konyha, előszoba, fürdőszoba, W. C.-s, 200 négyszögöles kertes lakást — jó közlekedés és bolthálózat — két kisebb, szoba-konyhás lakásért az I—XXII. ker. bezárólag. Érdeklődni csak személyesen szombat, vasárnap egész nap, Kisvárdainé, Budapest XI. Albertfalva, MÁV-állomással szemben.

Elcserélném Budapest VIII., Kálvin térnél levő egy szoba komfortos, világos, I. emeleti MÁV-bérlakásomat (jó közlekedés, közeli bevásárlási lehetőség) tanácsi lakásra vagy saját házra. Felújításra szoruló is érdekel. Vidéki is lehet. Érdeklődni 17 óra után: László Józsefné, Budapest VIII., Múzeum u. 11. I. em. 30.

Elcserélném rákospalotai, 49 négyzetméteres, másfél szobás, összkomfortos, nagy erkélyes, első emeleti, telefonos lakásomat nagyobbra MÁV-dolgozóval. Érdeklődni lehet este a 696-647 telefonszámon.

Elcserélném két szoba, plusz személyzetis, I. emeleti, tanácsi, telefonos lakásomat belterületi vagy budai másfél szobás vagy szoba-hallos, összkomfortos lakásra. Érdeklődni este 18 óra után a 411-988 telefonszámon.

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

Elcserélném két szoba, konyha, kamrás (fürdési lehetőség megoldva), 51 négyzetméteres MÁV-bérlakásomat, valamint 26 négyzetméteres, szoba-konyhás tanácsi lakásomat két szoba összkomfortosra MÁV-dolgozóval. Esetleg külön-külön is cserélhető. Minden megoldás érdekel. Érdeklődni lehet: munkaidőben 27-77, az esti órákban a 345-462 telefonszámon: Zsitvay.

Elcserélném Debrecen kiemelt övezetében levő 51 négyzetméteres, két szoba, előszoba, konyha, fürdőszoba, külön W. C.-s, erkélyes, telefonos lakásomat budapesti hasonlóra vagy kisebbre. Rozsos János, Budapest XIV., Erzsébet királyné út 40/B. II. 1.

MAGYAR VASUTAS
a Vasutasok Szakszervezetének lapja
Szerkeszti a szerkesztő bizottság
Felelős szerkesztő: Visi Ferenc
Szerkesztőség:
1068 Budapest VI., Benczúr u. 41.
Telefon, városi: 229-872
üzemi: 19-77
Kiadja és terjeszti:
a Népszava Lap- és Könyvkiadó
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—5110. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6900

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVI. ÉVFOLYAM, 24. SZÁM ÁRA: 1,30 FORINT 1982. NOVEMBER 29.

A tartalomból:

Mindig a harc élvonalában (2. oldal)

Jubiláló fővonalak (3. oldal)

Egy életpálya elismerése (4. oldal)

Portrévázlat egy kocsivizsgálóról (5. oldal)

Nemcsak a boríték

Ül velem szemben egy férfi. Az ötvenen már túl, a hatvanon még innen. Beszélgetünk. Néhány mondat csupán az életéről, s menten elhangzik a bűvös szó — *Vasút*. Amely meghatározta és kitöltötte eddigi életét. Amely áldozatokat követelt, megannyi lemondást, amelyre lehetett időnként haragudni — de amelyet nem szeretni képtelenség. Mert a vasút maga az élet... Ül velem szemben egy asszony. Egykor hollófekete hajába fehér szálak simulnak. Mozdonyt nem vezetett soha (nem női szakma), menetirányító sem volt — a pénztárban töltötte le fél életét. Vélhetnénk: ha egy közértben dolgozna, ott sem volna másként — pénzt vesz el és visszaad, az ablak túlfelén levő arc számára nem mond semmit. Mindegy tehát, hogy hol dolgozik... és mégsem mindegy. *Mert vasutasnak lenni — számára — hivatás.* S meglehet, másutt tán többet is kínálnak, ő itt van itthon. A pályaudvar pénztárfülkéjében.

Ül velem szemben egy fiatalember. Nem gyerek már, de még előtte az élet. A közelmúltban végezte el a tisztképzőt, keményen kellett tanulnia, hónapokig élt távol az asszonyától, s ifjú házasoknál hatványozottan érződik a magány. *Büszke arra, hogy tanfolyamra küldték, s nem titkolja, még büszkébb, hogy jó eredménnyel szerzett oklevelet.*

Ülök szemben az írógépemmel, a befűzött papír még hófehér, s tisztasága e tiszta lelkű emberekre emlékeztet. Beszélgetőpartnereimre, akiket az elmúlt hónapokban ismerhettem meg, olyan időszakban, amikor a vasutaséletet dicsérni — kár volna szépíteni a valóságot — nem mindenki számára természetes. Hiszen a világméretű, és azon belül az országos gondok itt, e nagy fontosságú — patinás közlekedési szakmában is érződnek: *megtorpantunk a fejlődésben, azt is féltenünk kell, amit már elértünk*, s megannyi jó ideje megoldásra váró teendő orvoslása tovább odázódik. A nehéz szolgálat nem válik könnyebbé, sőt — emitt a munkakörülmények nem javulnak úgy, ahogy szeretnénk, amott a szociális létesítményekre nem telik annyi, amennyi kívánatos volna, s éppen azokra hárul egyre több teendő, akik eddig sem húzódtak szélárnyékba, ha cselekedni kellett. Cselekedtek. Önérzetből, hivatástudatból, tiszta lelkiismeretükért.

Nincs olyan száma lapunknak, amelyben ne esne szó róluk. A kitüntetettekről. A kiválókról. Hányan lehetnek? A statisztika minden bizonnyal felelne rá, de nem a számszerűség a lényeges. Sokan vannak. Tapasztaljuk, tudjuk. De e sok elég-e vajon? Erre aligha adna választ bármely statisztika. Miként azt sem tartja számon senki: *mennyi a nemtörődöm, a trehány ember*. Aki dolgozik ugyan, mert dolgozni kell — de a tessék-lássék munkában vajmi kevés a köszönet. Ha három kiválóra jut egy léhűtő (ötre?, tízre?... szinte mindegy), már rossz az arány. Mert az az egy, aki lélektelenül tesz-vesz a munkahelyén, többet árthat, mint mind a többiek, akik tudásuk legjavát nyújtva szolgálják az ügyet. *A selejt szembeötlőbb, mint a kiváló minőség, a piszok jobban bántja a szemet, mint amennyire a tisztaság figyelmet kelt, az udvariatlan hangnem vérforralóbb, mint amennyire méltánylandó a tisztességes beszéd.*

Fizetésnapon valamennyien átvesszük a borítékot — kinek vastagabb, kinek kevésbé az. Annyira senkié sem vaskos, hogy sok lenne..., ám egyesek vékonyka borítékja is vastagabb annál, mint megérdemelnék. Olykor csak néhány százas tesz különbséget a legodaadóbb és a legfelületesebb között. Pedig ha a kiváló, érdemének megfelelően kétszer annyit kapna... De nem kap. S milyen különös: *nem a kiváló kevesli a saját pénzét, hanem a trehány, s nem a kiváló gondol arra, hogy mennyit kap a másik, hanem aki érdemtelenül a „kevéssel" is túl van fizetve. Aki helyett mások dolgoznak. Akinek selejtjét a közösség fizeti meg. Aki csupán a létszámjelentésben sorolható közénk.*

Ne botránkoztasson meg senkit a befejező tűnődésláncolat: megértem a lazsáló indulatait és a kiváló belső békéjét. Mert jó a kiválónak, aki nem csupán a boríték tartalmát számolja, hanem a munkájában is örömét leli. De miként érezhet az, akinek nyolc órai kínkeserv a jelenlét? Őt kétszeresen perzseli a nyár kánikulája és vacogtatja a mínusz Celsius-fokok embert — igazi embert — próbára tevő zimankója. Számára nincs cél, sem értelem. Szánalmas állapot. Ne kerteljünk leírni-kimondani: *neki a nehezebb.*

...Mégsem sajnálom őt.

(földes)

Az őszi hónapokban élénkült az áruszállítás

A budapesti igazgatóság sürgősség szerint sorolta a tennivalókat

A budapesti vasútigazgatóság szeptember végéig csaknem 2,5 millió tonnával szállított kevesebbet a tervezettnél. Az ok ismert: a visszafogott beruházások, a gyérebb tranzit- és importszállítások csökkentették az igazgatóság teljesítményét.

— Változott-e a helyzet az őszi forgalom kezdete óta? — kérdeztük *Lotz Árpád* üzemviteli osztályvezetőtől.

— Igen. A korábbi hónapokhoz képest élénkült a forgalom. Tennivalóinkat ehhez igazodva, a következőképpen alakítottuk ki: *első a záhonyi és az OPW kocsikiegyenlítés, az élő, illetve egyéb export, továbbá az energiahordozók, valamint a mezőgazdasági termények szállítása.* A záhonyi és az OPW kocsikiegyenlítési tervünket nem tudtuk teljesíteni. Az exportfuvarozási kötelezettségünknek viszont 100 százalékig eleget tettünk. Az energiahordozók továbbítását illetően Oroszlányban nagy átcsoportosítást kellett végrehajtanunk. Mivel a borsodi bányák termelése csökkent — központi utasításra — Oroszlányban növelték a széntermelést, *ami azt jelenti, hogy a korábbi napi ötezer tonna helyett mintegy hétezer tonna fűtőanyagot hoznak a felszínre.* A megnövekedett szénszállítás érdekében igazgatósági ügyeletet létesítettünk. Komáromból munkaerőt irányítottunk át a vagonok takarítására, megszerveztük a kocsik helybeni javítását, ezenkívül megerősítettük a tolatási szolgálatot egy M32-es dízelgéppel, valamint egy kisebb teljesítményű M43-ast ugyancsak egy M44-es tolatómozdonnyal cseréltünk ki. Végezetül az osztály kereskedelmi részlegénél *Kucsera Károly* osztályvezető-helyettes személyében úgynevezett szénfelelőst jelöltünk ki. Ezeknek az intézkedéseknek eredményeként *a szénfuvarozási tervet 44 ezer tonnával túlteljesítettük.* Visszaesett valamelyest az olaj és származékainak a MÁV által előírt tonnaterve.

— Mi a helyzet a többi áruval?

— Ami a mezőgazdasági terményeket, elsősorban a cukorrépa, a napraforgó és az élő szállítmányokat illeti, a tervnek megfelelően halad. Bauxitból 6, kőből 4, műtrágyából 9 ezer tonna többletet továbbítottunk. Kavicsból, homokból viszont 68 ezer tonna lemaradásunk van. *A cukorrépát a jól bevált fordavonati rendszerrel továbbítjuk.* Mosonmagyaróvár, Lébénymiklós, Kimle térségéből zökkenőmentes a fuvarozás. Ugyanez mondható el az élőállat-szállításról is, amelynek jelentős részét Ferencvárosból indítják útjára. Októberben 15 sertéssel és 16 szarvasmarhával megrakott szerelvényt indítottunk útjára. Az előbbiben 46 508, az utóbbiban pedig 9354 állat volt.

— Hogyan alakulnak a hétvégi rakodások?

— Az öthapos munkahét bevezetése változatlanul érezteti hatását. *Sok fuvaroztató nem képes megszervezni árujának időben való kirakását, inkább fizetik a kocsiálláspénzt.* Vannak természetesen olyan vállalatok is, amelyekkel orom együttműködni. Éppen a napokban állítottuk össze azoknak a szállíttatóknak a névsorát, amelyeket jutalomra javasolunk a Központi Szállítási Tanács által meghirdetett rakodási verseny alapján. A mi területünkről tíz jó rakodó fuvaroztató nevét küldjük el. Köztük van a Ferroglobus, amelyhez eddig 2124 kocsi érkezett, s ebből 658 esik hétvégére. Az előző kocsiszámnak 6,8, az utóbbinak 8,7 százalékát kezelték csupán késetten. Ennél még jobb a Komáromi Kőolajipari Vállalat teljesítménye, amelyhez 94 kocsi érkezett a hétvégeken és ezek közül egy sem maradt kirakatlanul.

— Mi várható az év hátralevő hónapjában?

— Az őszi forgalomnak ez a kritikusabb időszaka. Ilyenkor már mindennap hidegre fordulhat az idő. Ez viszont azt jelenti, hogy bizonyos tömegárut (kavicsot, homokot, követ stb.) nem lehet zavartalanul ki- és berakodni. Erre számítva azt tervezzük: *adott esetben ócskavasat, betonelemeket, cementet fuvarozunk helyette.* Az utóbbi kettőből egyébként is van némi lemaradásunk.

— A nehézségeknél maradva, várható, hogy az exportáló vállalatok megrohannak, hogy az év vége előtt mindenképpen „préseljük" ki áruikat az országból. Ennek elkerülése érdekében *már jó előre igyekeztünk partnereink figyelmét felhívni az időbeni kocsimegrendelésekre*, nehogy nálunk „dugulások", az ő esetükben pedig határidő-eltolódások legyenek — fejezte be a tájékoztatást Lotz Árpád.

Séra Sándor

Brigádvetélkedő Záhonyban

A területi művelődési bizottság, az MSZBT helyi tagcsoportja, a szocialista brigádok részére nagy sikerű szellemi vetélkedőt rendezett a záhonyi művelődési központban. A vetélkedőre a Nagy Októberi Szocialista Forradalom, a Szovjetunió 60 éve, a magyar-szovjet barátság témakörökből kellett készülni.

A 11 brigád vetélkedőjét az üzemigazgatóság *Baross Gábor* szocialista brigádja nyerte. Tagjai: *Kassai István, Nagy Lászlóné, Szabadi Andrásné* és *Salánki József*. Második a *Petőfi Sándor* szocialista brigád, harmadik a gépesített rakodási főnökség *Kállai Éva* szocialista brigád lett.

Kommunista műszakok az idősekért

Kommunista műszakot tartottak a közelmúltban a szombathelyi épület- és hídfenntartó főnökség 6-os számú építésvezetőségének dolgozói *Tapolca* állomáson. A dízelolajtöltő telepen és a vágányok között kicserélték az eliszaposodott talajréteget. A munkáért járó kilencezer forintot a főnökség nyugdíjasainak a segítésére ajánlották fel.

Ugyancsak kommunista műszakot tartottak a tapolcai körzeti üzemfőnökség és szertárfőnökség dolgozói is. *Az 1275 óra társadalmi munka értéke meghaladta a 24 ezer forintot.* A pénzt az idős nyugdíjasok támogatására fordítják. A több mint kétszáz vasutas ezen a napon pályaudvart és személykocsikat takarított, mozdonyt javított, továbbá elvégezte több személykocsi részlegvizsgáját.

A szombathelyi körzeti üzemfőnökségnél *555 dolgozó összesen 2790 óra társadalmi munkát végzett eddig az időskorúak javára.* Ennek keretében 22 vasúti kocsi futójavítását, 64 tehervagon súrlódóalkatrészeinek a kenését, 41 személykocsi villamos javítását, 33 két- és négytengelyes kocsi nagytakarítását és 12 dízelmozdony időszakos felülvizsgálatát végezték el munkaidő után. A szombathelyiek dolgoztak kommunista műszakban az új vontatási telepnél és az épülő szertárfőnökségnél.

Eddigi társadalmi munkájuk ellenértékét, 61 ezer forintot átutaltak a szakszervezet számlájára. Ezt az összeget az időskorúak javára használják fel, a körzeti üzemfőnökségnél.

Pécs állomáson indulásra kész a nosztalgiavonat

Tudósítás a 3. oldalon

A munkaerőhiányt is pótolja

Bevált a szerződéses munka a szombathelyi járműjavítóban

A szombathelyi járműjavítóban a munkaerőhiány miatt az üzem társadalmi és gazdasági vezetői lehetőséget teremtettek a dolgozóknak a munkaidő utáni szerződéses foglalkoztatásra. Szeptemberben már 15 ezer órát dolgoztak ennek keretében a vasutasok.

— *Amikor az üzem vezetői állást foglaltak ebben az ügyben, a dolgozók örömmel fogadták a munkaidő utáni foglalkoztatás lehetőségét* — mondja *Kovács Lajos*, a szakszervezeti bizottság titkára. — A vállalkozást a vezetők és a bizalmiak közösen szervezték. Már az első napokban sokan kötöttek szerződést. Az átlagórabér negyven forint.

A járműjavító termelési értéke ebben az évben — a létszámhiány miatt — két százalékkal lett volna kevesebb a tervezettnél. Ebből egy százalékot a gyártási technológia korszerűsítésével, a normakarbantartásokkal, valamint az újításokkal pótolni tudnak. *A hiányzó egy százalékot a munkaidőn kívüli szerződéses foglalkoztatással teljesítik majd.* A IV. negyedévben ismét 15 ezer órát dolgoznak munkaidő után az üzemben. Ez idő alatt ötven tehervagont és három mozdonyt javítanak ki, és 2-3 ezer óra jut az alkatrészgyártásra is.

Az üzemi dolgozók 60-70 százalékának összesen egymillió 200 ezer forinttal fizetnek többet a szabad időben vállalt munkáért.

A miskolci járműjavítóban növekedett a termelékenység

Az év utolsó hónapjaiban sok a munka *a miskolci járműjavítóban is*, ahol a korszerű négytengelyes, forgóvázas teherkocsikat javítják. A legfontosabb célkitűzés, hogy a kocsik a legrövidebb időn belül visszakerüljenek a forgalomba. *Szeptemberben például 250 tehervagon a tervezettnél másfél nappal korábban hagyta el az üzemet.* Sikerült növelni a termelékenységet is.

Hazánk kohászati üzemei itt javíttatják a gyárak belső területén használt speciális vasúti kocsikat is. Az üzem dolgozói ezeket a járműveket is rövidebb idő alatt javították ki.

A miskolci járműjavító dolgozói eddig három kommunista műszakot tartottak. Az így keresett munkabért a fiatalok lakásépítésére, az idős korúak segítésére, illetve a város szociális létesítményeinek támogatására ajánlották fel.

Brigádok a bölcsődéért

Vállalták — teljesítették. A miskolci járműjavító négy szocialista brigádja társadalmi munkát vállalt a város 10-es számú bölcsődéjében. A Pataky Sándor, a Május 1., a Munkácsy Mihály és a Komócsin Zoltán szocialista brigád tagjai a homokozó fölé tetőszerkezetet építettek, amelynek értéke 45 ezer forint. A tetőszerkezetet november 7-re adták át.

Mindig a harc élvonalában

Mint ismeretes, a *Szakszervezeti Világszövetség X. havannai kongresszusa* a munkásosztály harcát szolgáló irányvonal meghatározásán kívül részletes mérleget készített a szakszervezeti mozgalom helyzetéről. Meghatározta a dolgozók különböző kategóriáit eltérő feltételek között tömörítő országos szakszervezeti központok és nemzetközi szakszervezeti szervezetek konkrét feladatait. A kongresszusi viták egyik figyelemre méltó következtetése volt, hogy a nemzetközi szakmai szövetségek a dolgozók harcának szervezésében egyre meghatározóbb szerepet játszanak. A tőke fokozódó támadásai, a forradalmi szakszervezeti mozgalom megosztottsága, a kibontakozó új folyamatok és az egységtörekvések erősödése, növekvő felelősségvállalást követel a nemzetközi szakszervezeti szövetségtől.

Az SZVSZ mindig vigyázott arra, hogy tevékenységének formái és módszerei megfeleljenek korunk követelményeinek és feltételeinek. A megvalósítás egyik eszköze: *tovább erősíteni az SZVSZ akcióinak szakszervezeti és elkötelezett jellegét.* Ebben a vonatkozásban úgy tűnik, hogy a nemzetközi szakszervezeti szövetségek még nem merítettek ki minden lehetőséget. A munkásosztály és a szakszervezeti mozgalom egységéért folyó több évtizedes harc során *a nemzetközi szakszervezeti szövetségek gazdag tapasztalatokat szereztek.* A különböző tagszervezetek közötti együttműködés napjainkban változatos formákat öltött. Ehhez a nemzetközi szakszervezeti szövetségek is nagyban hozzájárultak az országos központok közreműködésével.

Az elmúlt években megtartott konferenciák bebizonyították, hogy a nemzetközi szakszervezeti szövetségek által kifejtett erőfeszítések gyümölcsözőek. Például a brit, a kanadai, a skandináv és a többi szakszervezeti szervezetek részvétele a közlekedési dolgozók damaszkuszi nemzetközi szakmai konferenciáján igazolja azt az érdeklődést, amelyet a nemzetközi szövetségek tevékenysége általában kivált. *Ez is azt mutatja, hogy* kitartó tevékenységüknek köszönhetően eredményre lehet jutni a még szélesebb körű együttműködésben. *Az SZVSZ és a nemzetközi szakszervezeti szövetségek közötti erősödő együttműködés a legjobb garancia arra, hogy a szakszervezeti mozgalom előtt álló mind nagyobb feladatok megoldódjanak.* Napjainkban ez az együttműködés új szakaszba lépett, mert a nemzetközi szövetségek minden téren független szervezetekké váltak. Most már nemcsak a kongresszus által hozott határozatok teljesítésének a felelősségét vállalják, hanem készek közös irányvonaluk kimunkálásában is részt venni.

Az évek múltával az együttműködésnek különböző formái alakultak ki a szakszervezeti élet minden területén, az SZVSZ és a nemzetközi szövetségek között. Így a nemzetközi szövetségek képviselőinek közreműködése az SZVSZ vezető szerveiben, valamint a két és többoldalú állandó tanácskozások lehetővé teszik a nemzetközi szövetségeknek, hogy szélesítsék harci eszközeik skáláját. A nemzetközi szakszervezeti szövetségek tudatában vannak annak, *hogy az elkövetkező évek legfontosabb feladata a békéért és biztonságért folyó harcra való mozgósítás lesz.* Éppen ezért keresik azokat a formákat és módszereket, amelyek lehetővé teszik, hogy az élet- és munkakörülmények javításáért vívott küzdelem szorosabban kötődjön a békéért folyó harchoz. Az a véleményük, hogy a tömegeket nem lehet hatékonyan mozgósítani, ha a célok és a megfogalmazott feladatok nem esnek egybe a dolgozók általános és szakmai érdekeivel. Ez a szándék fejeződött ki a kongresszus óta elfogadott dokumentumokban, a békéért és a biztonságért indított nemzetközi szakszervezeti akciónap, a szeptember 1-e alkalmával kibocsátott felhívásban.

A nemzetközi szakszervezeti szövetségek teljes egészében támogatják azt a X. kongresszuson megfogalmazott elvet, — amelyet munkaterveikben és feladatterveikben is rögzítettek —, *hogy a transznacionális társaságok elleni harcot kell a szakszervezeti tevékenység középpontjába állítani.* A szakmai szövetségek számára világos, hogy csak együttes erőfeszítésekkel és a célok pontosabb meghatározásával lehetséges előbbre jutni. A nemzetközi szövetségek már célul tűzték, hogy számos akciót szerveznek az SZVSZ-szel és több más nemzetközi szövetséggel.

A X. szakszervezeti világkongresszus legfontosabb tanulságaként fogalmazódott meg, hogy a szakszervezeteknek fel kell nőniük azokhoz a feladatokhoz, amelyeknek megoldását az élet rájuk kényszeríti. *A kongresszus a szakszervezeti mozgalomhoz méltó választ fogalmazott meg a 80-as évek kihívásaira.* A szervezett dolgozók joggal gondolják, hogy a szakszervezeti világmozgalom sikerrel valósítja meg a kongresszus határozatait. E munka során nem kétséges, hogy a nemzetközi szakmai szövetségek mindig a harc élvonalában lesznek.

Baranyai Zoltán

Nők a Landler Jenő járműjavítóban

A GAZDASÁGI VEZETŐK ÉS A TÁRSADALMI SZERVEK ELISMERIK A LÁNYOK, ASSZONYOK MUNKÁJÁT

Sok teher hárul a nőkre. Rájuk vár a család összetartása, a gyermekek nevelése, a házi munka, és mindemellett a gazdasági és társadalmi tennivalókból is alaposan kiveszik a részüket. A Magyar Nők Országos Tanácsa által rendezett konferencián októberben arról tárgyaltak a résztvevők: *miként alakult a nők helyzete az elmúlt években.*

A beszélgetés három résztvevője: Kiss Istvánné, Jóna Istvánné és Sági Károlyné

(Laczkó Ildikó felvétele)

Kiss Istvánné, a Landler Jenő Járműjavító Üzem bérelszámolója küldöttként vett részt a tanácskozáson. Tapasztalatairól, az ott elhangzott véleményekről, hozzászólásokról a következőket mondta:

— *A mindennapi életből jól ismert gondokról és sikerekről szóltak az ország különböző részéről összegyűlt lányok, asszonyok.* A családi élet kialakításában a nők változatlanul meghatározó szerepet játszanak. De ugyanakkor a gazdasági, társadalmi feladatokból is egyre többet vállalnak magukra. A küldöttek elmondták, milyennek látják ma a magyar nők helyzetét, miként lehetne fontos teendőiket még jobban összehangolni és hogyan lehetne enyhíteni a terheket. *Valamennyien egyetértettünk abban, hogy a munkahelyi közösségek sokat tehetnek a nőkért.* Még mindig előfordul, hogy kevesebb a bérük az ugyanolyan munkakört ellátó férfiakénál. Sokan panaszolták, hogy főként a műszaki területeken kell a legjobban megküzdeni az előítéletekkel. S bár az elmúlt években mind több nő került vezető beosztásba, továbbra sem könnyű bebizonyítaniuk, hogy valóban rátermettek.

Kissné elmondta még, hogy szerencsére a Landler járműjavítóban kedvezőek a tapasztalatok. Szavait megerősítette *Sági Károlyné*, az üzemi pártbizottság nőfelelőse.

— Mintegy 1350 dolgozónk közül mindössze 304 a nő. Erre magyarázatot ad üzemünk profilja, hiszen többnyire nehéz fizikai munkát végeznek nálunk az emberek. Szinte azonos arányban dolgoznak lányaink, asszonyaink fizikai, illetve alkalmazotti munkakörben. Társadalmi szervezeteink igyekeznek könnyíteni a nők helyzetén. *Nagy segítséget nyújt az anyukáknak, hogy gyermekeiket elhelyezhetik az üzem bölcsődéjében és óvodájában. Egyetlen kérelmet sem utasítottunk el.* Nagy gondot fordítunk az üdültetésre is. A nagycsaládok gyermekei ingyen nyaralhatnak a Balaton partján.

Hasonlóképpen vélekedett *Jóna Istvánné* személyzeti előadó, aki egyben a járműjavító MSZBT tagcsoportjának elnöke.

— *Azt tapasztaltam, hogy a nők jobban értékelik a szociális juttatásokat, mint a férfiak.* Ez érthető is, hiszen elsősorban ők érzik a terheket és a könnyítéseket. Feltehetően ez az oka, hogy családanyák nem mindig a keresetet tartják fontosnak, hanem arra is figyelnek; milyen egyéb kedvezményt nyújt számukra a közösség. *A legtöbb asszony például örömmel veszi, hogy nálunk az üzemi ebéden kívül az egész családnak vacsorára is be lehet fizetni.* Így munka után több idő jut a család számára. De azért a bérekre sem panaszkodhatnak. A fizikai munkát végzők átlagosan 4-5000 forintot keresnek. Ez az összeg még rendszerint kiegészül mozgóbérrel és esetenként célprémiummal. A gyesről visszatérő kismamák sem maradnak ki a bérfejlesztésből.

Nálunk a nők a rendészeti dolgozók kivételével egy műszakban dolgoznak. Csupán heten végeznek egészségre ártalmas munkát. De az előírásokat ott szigorúan betartják és rendszeres orvosi ellenőrzés alatt állnak. A gondos orvosi ápolásnak és odafigyelésnek köszönhető, hogy ezeknek a lányoknak, asszonyoknak a szervezete semmilyen károsodást nem szenvedett.

Az elmúlt 10-12 esztendő során mind több nő került üzemünkben vezető beosztásba. Tapasztalataink szerint *mérnökként, osztályvezetőként, csoportvezetőként, művezetőként egyaránt megállják a helyüket*, és felveszik a versenyt a férfiakkal, pedig ez a döntő többségében férfiakat foglalkoztató járműjavítóban nem csekélység.

Sebestyén József, a Landler járműjavító pártbizottságának titkára az elmondottakat még kiegészítette néhány gondolattal.

— Az utóbbi években mind több nő kapcsolódik be, méghozzá aktívan a mozgalmi munkába. A pártvezetőség soraiban is egyre többen kapnak helyet. Sokan tanulnak a napi munka mellett. A politikai oktatásokra is szép számmal eljárnak. *Úgy érzem, hogy itt, az üzemben valamennyi munkaterületen megbecsüljük a nőket. Egészséges, jó légkör alakult ki, de ezt mindennap újra kell teremteni. Csak így válhat tartóssá.* Tudjuk, hogy az asszonyok, a családanyák sokat vállalnak magukra. Éppen ezért kell segíteni, támogatni őket.

Ly-a

OSZZSD-filmfesztivál Budapesten

Dobos Gábor szakosztályvezető üdvözli a részvevőket

A szemléltető eszközök egyre fontosabb szerepet töltenek be az oktatásban a vasút területén is. Ehhez hathatós segítséget nyújt a Szocialista Vasutak Együttműködési Szervezete. Az OSZZSD filmmunkabizottsága ebben az évben *Budapesten tartotta 23. tanácskozását és az ezzel egybekötött 9. filmfesztiválját.*

A MÁV Vezérigazgatóság tanácstermében megtartott munkaértekezleten *a részvevők tíz, a Landler Jenő járműjavító művelődési házában rendezett filmfesztiválon pedig 13 filmet mutattak be.* A filmek egy része a szakmai oktatást, más része a munkavédelmet segíti és propagandisztikus célokat szolgál. Az elmúlt évben a MÁV 12 filmet vett át a szocialista országok vasutaitól és 37 filmet adott át a testvérországoknak. A szocialista országok közötti filmcsere díjmentes.

Az OSZZSD főbizottsága a 093-as döntvényt, mely a filmforgalmazást tartalmazza, budapesti ülésén újra fogalmazta. Szükségessé vált a filmcserék forgalmazásának korszerűsítése. Ez magában foglalja a filmek szélességét, továbbá azt, hogy milyen nyelven kerüljenek forgalomba. Eszerint annak az országnak, amely saját készítésű filmjeit tovább adja, a fogadó ország nyelvén kell a szöveget elkészíteni. A filmek kategóriába sorolásának szabályait is itt állapították meg. Döntöttek arról is, hogy a korábbi, háromévenkénti filmfesztivált ezentúl kétévenként rendezik.

A filmmunkabizottság november 18-án tartotta záróülését, amelyen elbírálták a bemutatott filmeket, majd kiosztották a díjakat. Első díjat kapott az NDK *„A mikrotechnika a közlekedésben"* című filmje, második díjjal jutalmazták a szovjet vasutak *„A vasúti pálya javításának élenjáró tapasztalata"* című alkotást. Megosztva harmadik díjban részesült a MÁV-nak *„A környezetvédelem a közlekedésben"* című filmje, valamint a szovjet vasutak *„A teherpályaudvari eset"* című filmje.

—k —a

Veszprémi fiatalok irodalmi köre

A Nagy Októberi Szocialista Forradalom 65. évfordulója tiszteletére, a veszprémi körzeti üzemfőnökségen rendezett ünnepségen nagy sikert aratott a főnökség KISZ-fiataljainak nemrég alakult irodalmi köre. A fiatalok jól szerkesztett előadása — az irodalmi alkotások segítségével — feleleventette a történelmi jelentőségű 1917-es forradalom eseményeit.

A szakszervezeti bizottság — a sikeres előadás jutalmaként — belépőjegyeket adott a szereplőknek a *Radnóti Miklós Színpad* soron következő előadására.

Sulyok Anna

— **Véradás.** A kiskunhalasi vasúti csomópont vöröskeresztes szervezete véradónapot szervezett a vasutasok művelődési házában, amelyen 212-en összesen 80 liter vért adtak térítésmentesen.

Nőpolitika a megvalósulás útján

Az MSZMP Központi Bizottságának 1970. február 18-i állásfoglalása és határozata — amely a nők politikai, gazdasági, szociális helyzetével és a további tennivalókkal foglalkozott — előírta, hogy a párt választott testületei rendszeresen elemezzék a nők társadalmi helyzetét, határozzák meg a konkrét feladatokat és biztosítsák a párt nőpolitikai elveinek megvalósítását. E határozat szellemében járt el a szegedi vasúti pártbizottság, amikor a közelmúltban egyik ülésének napirendjére tűzte a nők helyzetének vizsgálatát.

A szegedi igazgatóság területén az utóbbi években emelkedett a nődolgozók száma. Jelenleg az összlétszám 21,65 százaléka nő, szám szerint 2756. E kedvező változáshoz hozzájárult az is, hogy a vasúti pálya a nők körében kezd vonzóvá válni. Ma már számos olyan munkakörben is dolgoznak nők, ahol korábban főként férfiak tevékenykedtek. Különösen a raktárnoki és az árupénztárosi munkakörökben emelkedett a nők aránya.

Az iskolai végzettség terén is kedvező változásoknak lehetünk tanúi. Az ösztöndíjrendszer és a különböző kedvezmények hatására javult az általánost, illetve a középiskolát végzettek száma. Sőt, a munka mellett sokan a diploma megszerzését is vállalják. Az utóbbi tíz évben ötszörösére emelkedett a felsőfokú végzettséggel rendelkezők száma. Az idén állami oktatásban 73-an, a különböző alap- és középfokú tanfolyamokon 145-en tanulnak. *A pártszervezetek és a szakszervezeti bizottságok munkáját dicséri (de elsősorban a nők érdeme), hogy politikai tanfolyamokon 510-en vesznek részt.* Természetesen tennivaló is akad, hiszen a nők 15 százalékának még ma sincs meg a nyolc általános iskolai végzettsége.

Mind több nő felel meg a vezetői követelményeknek is. *Az igazgatóság területén jelenleg 43 a női vezetők száma.* Különösen a közép- és alsófokú vezetők körében vannak többen, mint korábban. A kedvezőbb arány kialakítását nehezíti a nők családi szerepéből adódó elkötelezettségük. Éppen ezért fontos feladat a feltételek megteremtésével az egyenlő elbírálás következetes megvalósítása, vagyis a női vezetők számának további emelése.

Az egyes munkahelyeken, a lehetőségekhez mérten fokozatosan javították a munkakörülményeket. Ugyancsak előbbre léptek a szociális ellátás és az óvodai elhelyezés terén. *Sajnos továbbra is gondot jelent a bölcsődei helyek hiánya.* Az igazgatóság az illetékes tanácsokkal megegyezve jelentős összegek átutalásával segíti a gyermekek elhelyezését, a nők mielőbbi munkába állását. Hasonlóan segítenek a lakásgondok megoldásában is.

Nem feledkeznek meg a gyesen levő kismamákról sem. Rendszeres kapcsolatot tartanak velük, s aki vállalja, annak maximálisan segítenek a továbbtanulásban is.

Ezek az eredmények arról tanúskodnak, hogy a nőpolitikai határozat végrehajtása eredményesen halad. A „nőkérdést" azonban ezután sem lehet levenni a napirendről. Továbbra is figyelemmel kell kísérni, hogy hol, mit tesznek helyzetük, munkakörülményeik javítása érdekében.

G. J.

NÉVADÓ ÜNNEPSÉG

A MÁV Budapesti Építési Főnökség szakszervezeti bizottsága a közelmúltban névadó ünnepséget rendezett a főnökség tizenhárom dolgozójának gyermeke tiszteletére. A megjelenteket *Türi István*, az I. kerület anyagkönyvvezetője és a Tárnok utcai általános iskola úttörői köszöntötték. A szakszervezeti bizottság a szülőknek és gyerekeknek ajándékkal, pénzjutalommal kedveskedett. *(Képünkön az ünnepség egyik meghitt pillanata látható.)*

Iskolalátogatás

A jövő évi beiskoláztatás érdekében a *miskolci igazgatóság* személyzeti és oktatási osztálya, már ez évben felkeresi a miskolci általános iskolákat, hogy ott a 8. osztályos tanulóknak előadást tartsanak a vasútról. Novemberben a 12. és 37. számú általános iskolákban jártak. *Csutorás Márton* és *Bukta János* előadók ismertették a továbbtanulási lehetőségeket a MÁV-nál. Az előadás után üzemlátogatásra vitték el a diákokat.

Leonyid Iljics Brezsnyev

(1906—1982)

1982. november 10-én, 76 éves korában váratlanul elhunyt Leonyid Iljics Brezsnyev, az SZKP Központi Bizottságának főtitkára, a Legfelsőbb Tanács Elnökségének elnöke.

Leonyid Iljics Brezsnyev halálával olyan ember távozott el, akinek neve a világ legújabb kori történelmének egy egész korszakát fémjelezte. A magyar kommunisták, a magyar nép közelről ismerte, szerette és tisztelte Leonyid Iljics Brezsnyev elvtársat, annak az országnak és népnek kiemelkedő fiát, amely győzelemre vitte a Nagy Októberi Szocialista Forradalmat, amely felszabadította hazánkat, s ezzel megnyitotta népünk előtt a társadalmi felemelkedés útját. Azt a nagy szovjet államférfit gyászoljuk, aki fáradhatatlan harcosa volt a világbéke és az enyhülés ügyének.

Tevékenysége, életműve felbecsülhetetlen szerepet töltött be a Szovjetunió kommunista társadalmat építő munkájában, a szovjet állam nemzetközi tekintélyének további erősítésében.

★

November 15-én reggel, a szombathelyi körzeti üzemfőnökség új dízelszerelő-csarnokában emlékező gyászgyűlést tartottak, amelyen több mint kétszáz kocsijavító, motorszerelő, szocialista brigádvezető és brigádtag vett részt. Horváth László, az MSZMP szombathelyi városi pártbizottságának tagja, az üzemfőnökség vontatási üzemegységének a motorszerelője méltatta Leonyid Iljics Brezsnyev életútját és elévülhetetlen érdemeit, majd a körzeti üzemfőnökség Haladás szocialista brigádjának tagjai javaslatára részvéttáviratot küldtek a Szovjetunió magyarországi nagykövetségének a címére. A táviratban, amelyet a vasútüzemi pártbizottság, a körzeti üzemfőnökség szocialista brigádjainak képviselői, a szakszervezeti bizottság, a csomóponti KISZ-bizottság és az MSZBT vasútüzemi tagcsoportja közösen fogalmazott és írt alá, mély részvétüket fejezték ki a Szovjetunió Kommunista Pártja főtitkára és államfő elhunyta alkalmából. Méltatták továbbá L. I. Brezsnyev érdemeit a világbéke és az enyhülés ügyének érdekében tett erőfeszítéseiért.

Ugyanezen a napon gyásztáviratban fejezték ki együttérzésüket a vasútüzem KISZ-fiataljai a velük szoros baráti kapcsolatban álló, Szombathelyen ideiglenesen állomásozó szovjet csapatok Komszomol szervezetének.

A temetés időpontjával egyidőben megszólaltak a szombathelyi vasútállomáson tartózkodó dízel- és gőzmozdonyok, valamint motorvonatok kürtjei — és a vasutas hagyományokhoz híven — búcsúztatták a nagy halottat.

Ugyancsak megemlékeztek Leonyid Iljics Brezsnyev haláláról azon a nyugdíjas-találkozón, amelyet a miskolci járműjavító szakszervezeti bizottsága rendezett az üzem éttermében. Zsebeházi Ferenc párttitkár méltatta a Szovjetunió és a nemzetközi munkásmozgalom kiemelkedő személyisége, Leonyid Iljics Brezsnyev munkásságát, majd egyperces néma felállással adóztak emlékének.

JUBILÁLÓ FŐVONALAK

125 éves a Szolnok–Debrecen vonal

Az 1832—36. évi országgyűlés elfogadta a XXV. törvénycikket, mely 13 vasútvonal megépítését tűzte ki célul Magyarországon. A törvény ellenére országos vita kerekedett többek között a *Pest—Debrecen* közötti vonal megépítéséről. *Deák Ferenc* például a szekérfuvarozást olcsóbbnak tartotta, ezért nem támogatta a tiszavidéki vasutat. Végül 1846-ban megszületett a döntés — Széchenyi elképzelésének megfelelően — *Debrecenig gőzvontatású főpálya épül.*

A Pest—Szolnok vonalat 1847-ben adták át. A folytatás főbb gazdasági, műszaki feltételei adottak voltak, az 1848—49-es szabadságharc azonban egy évtizeddel késleltette az építés befejezését.

A vonal nagyon nehéz körülmények között épült, hiszen a vágányokat sok helyen mocsarakban kellett lefektetni, ami csak víz alatti töltéspítéssel és viszonylag sok fahíd közbeiktatásával volt lehetséges. Mégis igen gyorsnak mondható az építkezés üteme. A debreceni felvételi épületet, az indóházat, szintén rövid idő alatt készítették el.

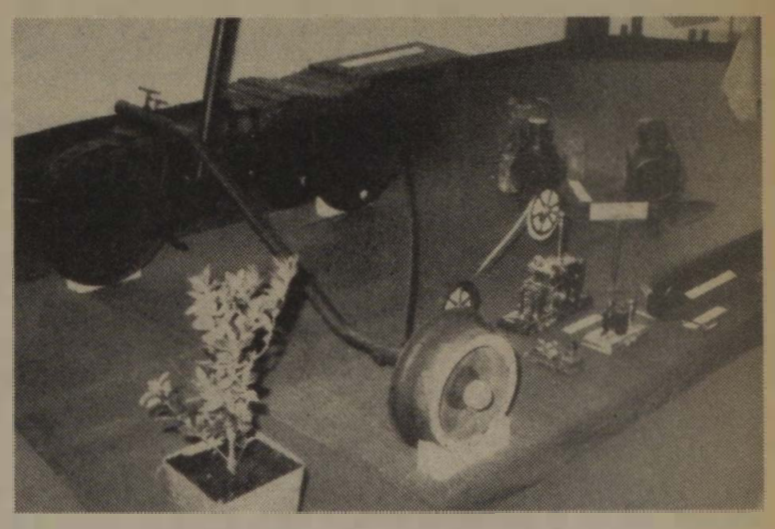
Kulcsár József vasútigazgató megnyitja a kiállítást

Ilyen előzmények után, 1857. november 19-én, a királynő nevenapján gördült be az új fellobogózott állomásra az avató vonat. A debreceni újságok lelkendezve üdvözölték a vasutat: *„A debreceni vasút megnyitása mind magára Debreczenre s vidékére, mind általában hazánkra nézve anyagi s szellemi jólétet, csinosodást s a mi fő, nemzeties irányú továbbfejlődést előidéző esemény."* — írták a lapok.

A különvonat a vonali ünnepségek miatt háromórás késéssel érkezett Debrecen városába. A császár személyét képviselő *Albrecht* főherceget *Andrássy, Apponyi* és *Waldstein* grófok mellett sok más főrangú vendég is elkísérte. A város 300 személyre terített, ennyi vendég csak négy különböző helyen fért el.

Jellemző az akkori magyarországi vasútépítések ütemére, hogy már 1859 derekán felavatták a *Debrecen—Miskolc* vonalat. Miskolc hosszú éveken át csak Debrecenen keresztül volt a fővárossal összekötve.

A többi, Debrecenből induló vonalat mind megépítették a századfordulóig, így Debrecen nagyforgalmú csomóponttá vált. Hamarosan el kellett bontani a regi indóházat, amelynek helyén hatalmas új felvételi épület született, mely sajnos elpusztult a II. világháborúban.



Régi pályafenntartási munkaeszközök

A 125 éves évforduló alkalmából ezekre az időkre emlékezve rendezte meg tisztelgő ünnepségét és kiállítását a debreceni vasútigazgatóság. A kiállítás és az ünnepi műsor megrendezésében tevékenyen részt vettek a szakszervezet műszaki-gazdasági bizottságának, valamint a művelődési bizottság tagjai.

Az ünnepség résztvevőit *Kulcsár József* vasútigazgató köszöntötte, majd a felvételi épület várótermében megnyitotta a kiállítást. A vendégeket *Nagy Béla*, az igazgatóság tervgazdasági és műszaki fejlesztési osztályvezetője kísérte végig a kiállításon.

— A kiállításra sok értékes dokumentumot sikerült összeszedni. Szerencsére voltak olyanok, akik az értelmetlen selejtezésből kimentettek régi rajzokat, eszközöket. Így menekült meg sok értékes tervdokumentáció között az egyik, számunkra most különösen aktuális, *a Debrecen—Füzesabony közötti vonal kihelyezését dokumentáló, 1941-ben készült terv 3,5 millió pengő költségvetéssel.* Ugyanez készült el napjainkban, megegyező nyomvonallal a MÁVTI tervezésében — mondotta Nagy Béla.

Látható Debrecen állomás helyszínrajza is, a második világháború 137 bombatalálatának bejelölésével. Sokan álltak meg a 275. sorozatú gőzmozdony működő, 1:20 arányú modellje előtt, dicsérve készítőjét, az idős lakatost. A kiállítást színesítették az ÉHF kertészetének csodálatos virágkompozíciói.

A tárlatvezetés után került sor Kulcsár József vasútigazgató ünnepi beszédére, mely átfogta a 125 év történetét napjainkig, kiemelve a vasutasok áldozatos munkáját. Néhány nyugdíjasnak, akik az újjáépítés fáradságos munkájában részt vettek, kis emléket nyújtott át.

Ezt követően *a debreceni MÁV Filharmonikusok* adtak az ünnephez méltó hangversenyt, a *Csokonai Színház* szólistáinak közreműködésével.

Nagy Béláné

ÚJ NÉPSZAVA-KIADVÁNY

Párt, szakszervezetek, szocializmus

Az év egyik legnagyobb könyvsikere *Gyurkó László* nevéhez fűződik, aki az ünnepi könyvhétre megjelentette *Kádár Jánosról* szóló kötetét *Arcképvázlatok történelmi háttérrel* címmel. A szerző könyve nemcsak lázba hozta az ország könyvolvasóit, hanem, ha lehet, még fokozta az érdeklődést annak az embernek az életútja, munkája, tevékenysége iránt, aki egy alkalommal így vallott: *„... én magamat szerencsés embernek tartom* — mondta —, *és boldog is vagyok abban az értelemben, hogy a meggyőződésem szerint élhettem minden körülmények között, és olyan ügyért tudtam dolgozni és harcolni, ami nekem, mint embernek mindig szívügyem volt".*

A politikai könyvnapokra megjelenő új Kádár-kötet — *párt, szakszervezetek, szocializmus* — nemcsak a szerző műveinek számát szaporítja, hanem a válogatás tematikusan azokat a műveket köti csokorba, amelyek az MSZMP első titkárának megnyilatkozásait adja közre, azokat az írásokat, beszédeket teszi hozzáférhetővé, amelyek 1957-től napjainkig a szakszervezetek helyére-szerepére, munkájára, tevékenységére vonatkoznak.

Az új Népszava-kiadványok Kádár Jánosnak a Szakszervezetek Országos Tanácsa X. teljes ülésén elhangzott felszólalásának szövegével nyitja az írások sorát. Az 1957. január 29-én elhangzott beszéd alapgondolata máig is időszerű, hiszen az MSZMP első titkára a „fő csapás" irányát jelölte meg, amikor világosan megfogalmazta: *„Segítsenek a munkásosztály anyagi érdekeinek megvédésében. Növeljék a megtermelt értékeket, hogy legyen mit elosztanunk. Ki-ki a maga frontján végezze jól a maga munkáját, így gyorsabban fogunk előrehaladni."* A negyedszázados előrehaladás napjainkban is érvényes...

Az új Kádár-kötet egyik kiemelkedő dokumentuma az a beszéd, amelyet a munkáshatalom sikeres megvédésének öröme hat át. A gondolatok történelmünket idézik, amikor az MSZMP első titkára leszögezi: *„Hol van már a gőgös monarchia? Elporladtak már azok a munkások is, akik akkor itt tüntettek, de a magyar munkásosztály él és itt van ma is; az eleink szívében és reményében táplált gondolat testet öltött, él és győzelmet aratott. Él és győzelmet aratott a munkáshatalom, a proletárdiktatúra, a munkás-paraszt állam, a Magyar Népköztársaság!"*

Az új Népszava-kiadvány, bízunk benne, hogy igen sokak olvasmányává válik, hiszen nemcsak a múlt eseményeinek krónikása, hanem Kádár János mindannyiunkhoz is szóló üzenete. A Népszabadság 1982. május 26-i számában — ez az írás a kötetben is szerepel — Kádár János a következőket írta: *„Minél nagyobb időt él meg az ember, annál több, rendkívül hasznos tapasztalatot tud összegyűjteni. Ez az idős kor javára szolgál. De, sajnos az idős korral jár az is, hogy a képesség e tapasztalatok hasznosítására csökken. Ne féljenek tehát sehol újítani, fiatal embereket odaállítani, ahol fiatal emberek kellenek. Ez még nem zárja ki a felhalmozott tapasztalatok hasznosítását. Hetvenéves vagyok. Ilyen korban már nem változtat világnézetet az ember. Meggyőződésem, és világnézetem szerint a továbbiakban is azt az ügyet szeretném szolgálni, amelyet egész életemben szolgáltam, a magyar nép boldogulását."*

Kádár János elvtársnak legújabb könyvének megjelenése alkalmából e szolgálatban eltöltött hosszú életet kívánunk.

(S. D.)

A centenárium alkalmából

Átszállással a múltból a jelenbe

A legnagyobb nyári forgalomban sem voltak annyian a pécsi pályaudvaron, mint a pécsi vasútvonal százéves évfordulójának reggelén. Iskolás csoportok, nyugdíjasok és a munkahelyről eltávozást kapott dolgozók százai vették körül *a centenáriumi vonatot, amelyet Pécsről Dombóvárig egy öreg gőzmozdony vontatott.* A korabeli gőzös 1882 decemberében került magyar sínekre a berlini Wöhlert cégtől és hogy ezt a vonatot húzhatta, az a nagykanizsai vasutasoknak volt köszönhető, ők hozták ismételten üzemképes állapotba.

Az egykori pályát, amely Budapest-Kelenföldről Baranyaszentlőrincig húzódott, gyorsan megépítették. Akkor a gyorsaságnak nagyobb szerepe volt, hiszen 1881-re már kétezerkétszáz méteres vasúthálózata volt hazánknak. A kétszázhét kilométeres pécsi pálya 1882-ben készült el. Alig tartott tovább egy év és egy hónapnál a megépítése, november 16-án átadták a közforgalomnak.

A nosztalgia tulajdonképpen csak Dombóvárig tartott, mert mint az első pálya, ugyanúgy a régi vonat is átszaladt a maiba. A pályát is többször felújították, ma már új nyomvonalon haladnak a gyorsvonatok. *Az utas az ünnep alkalmával átszállt a régiből az újba, s a vonat betonaljakon, hézag nélküli sineken folytatta útját Budapest felé.* Ami kiemelkedő munkának számított a felújítás során, az a godisa—szentlőrinci szakasz építése volt, amelyen három alagutat építettek a Bányászati Aknamélyítő Vállalat szakmunkásai. A pályasebesség hatvan kilométerről százra nőtt óránként, a korábbi 13 ezrelékes emelkedő hétre csökkent. S korszerű biztosítóberendezés vigyázza a biztonságos közlekedést.

A pécsi vonal jövője is új tervekkel kecsegtet, hiszen máris egy jó szakaszon villamos felsővezeték alatt haladnak a dízelmozdonyok. A jövő nyárra már Pusztaszabolcsig, illetve Dunaújvárosig vontathatja a villamos mozdony a vonatokat és a munkálatokkal továbbhaladnak az építők Pécs felé.

A nosztalgiavonat utasai nem törődtek ezúttal az idővel, hiszen a *Mecsek Tourist* egy egész napos programról gondoskodott. Adott viszont egy olyan gondolatot, ami más vonalakon is megvalósítható. A gondolat lényege tisztelni és megnyerni az utazóközönséget, valahogy úgy, ahogy ez a százéves évfordulón történt. A régi csodákra a ma óvodása is kíváncsi, de a felnőtt is, és ha egy régiből átszáll egy olyan újba, amit Dombóváron kapott, megszeretheti a vasutat. Meggyőződhettek arról, *hogy vannak és lehetnek tiszta vonatok, udvarias kiszolgálás az utasellátónál, figyelmesség a jegykezelőknél.* Hogy ezt is el lehet érni, arra igen szép példával szolgáltunk a Pécs—Budapest vasútvonal százéves évfordulóján a nosztalgiavonattal és a modern, kényelmes külön gyorsvonattal, az étkezőkocsikkal, az egész napos programmal. Jó kezdeményezés volt.

Daczó Ernő mozdonyvezető gondosan megolajozza a gépet

Szöveg és fotók:
Zelman Ferenc

Kiállítás az oktatási központban

Indulás előtt korhű ruhákba öltözött lányok árulják a perecet

Debrecenbe kéne menni

Tiszta, kényelmes várótermek, figyelmes, előzékeny szolgáltatás

A debreceni személypályaudvar átépítése 1975-ben fejeződött be. Felújították a vágányokat és korszerű aluljárórendszer is készült. Azóta újabb rekonstrukció kezdődött, amelynek első üteme tavaly fejeződött be. Ennek során többek között új szertárt, laktanyaépületet és ebédlőt adtak át.

A debreceni pályaudvaron naponta sok ezer utas fordul meg. A kényelmes, tiszta helyiségek, várótermek méltán váltanak ki elismerést az utasokból. Pedig a takarítószemélyzet létszáma itt is kevés.

— Sok gondot okoz a takarítóhiány az egész MÁV-nál — magyarázza *Gara István* állomásfőnök. — Az utóbbi időben szerencsére sokat javultak a takarítás körülményei. Korszerű gépek könnyítik a munkát. Padlófelmosó, -seprő és porszívó berendezések üzemelnek. A szerelvényeket jelenleg nyolcvanan tisztítják a szükséges száz helyett. A várótermek takarításához is több dolgozóra lenne szükség. Ennek ellenére azonban mindenütt tisztaság és rend fogadja az utasokat.

— Szeretnénk ha végre már átadnák az utasellátó pályaudvari éttermét — folytatja az állomásfőnök. — Ezáltal még kulturáltabb lenne az állomás. Az Utasellátó Vállalat eddig több kivitelezőt is megbízott az átalakítással, de sajnos lassan halad a munka. Egymást követik a határidőmódosítások.

Rögtönzött szemlét tartunk az utascsarnokban *Nagy Istvánné* pénztárfőnökkel, *Juhász József* személyszállítási vezetővel és *Varga János* takarítási művezetővel. A nagy helyiségben dohányzási tilalom van. Ez is könnyíti a takarítók munkáját. Fénylik a márványpadló, a rend példás. A takarítók állandóan „készenlétben" vannak.

— *Nem panaszkodhatom a dolgozókra, szorgalmasak, lelkiismeretesek. Nekik köszönhető ez a tisztaság* — jegyzi meg *Varga János.*

— *Nálunk öt éve éjjel-nappal nyitva tartó tejbár is üzemel* — mondja *Nagy Istvánné* pénztárfőnök. — *Ez is az utasok kényelmét, gondtalan várakozását szolgálja. Hidegmeleg ételt, kávét és üdítő italokat vásárolhatnak itt az utasok.*

Megtekintjük a meghitt, családias hangulatot sugárzó gyermekvárótermet is. Itt az anyák külön helyiségben pólyázhatják, öltöztethetik az apróságokat. A kultúrváróterem is büszkesége a pályaudvarnak. Reggel hattól délután hatig újságokat, könyveket kölcsönözhetnek a várakozók. Művelődéssel, olvasással jobban telik az idő.

Napjainkban már, a kulturált utazásnak ezek a szolgáltatások is nélkülözhetetlen feltételei.

B. F.

HATÁRFORGALMI KOMPLEXBRIGÁD

A nyári forgalom tapasztalatait vitatták meg a Keleti pályaudvaron

Tizennyolc esztendővel ezelőtt alakult meg a Keleti pályaudvaron a határforgalmi komplexbrigád. Ezt a kollektívát kezdetben még néhány utazó vasutas, határőr és pénzügyőr alkotta. A komplexbrigádba később nemcsak újabb tagok kérték felvételüket. A rendőrség, az utasellátó és az IBUSZ is bekapcsolódott ebbe a sok figyelmességet, szakértelmet igénylő munkába.

A brigád tagjai, vezetői minden év őszén közös összejövetelen értékelik az addig végzett munkát. Az idei nyári forgalom tapasztalatait november 9-én értékelték a Keleti pályaudvar kultúrtermében.

A tanácskozást *Molnár Gábor, a* Keleti körzeti üzemfőnökség vezetője nyitotta meg. A többi között hangsúlyozta:

— *Az idei nyári forgalom a korábbi évekhez képest mérsékelt volt. A nemzetközi járatok, a Pannonia és a Polónia expressz kivételével viszonylag pontosan közlekedtek. A Pannonia esetében sajnos a 4-5 órás késés sem volt ritka.*

Ezután Molnár Gábor arról számolt be, hogy a Keletiben megszűnt a korábbi években tapasztalt „perzsavásár" és az ebből adódó renitenskedések. A most tapasztalható kiegyensúlyozott állapot a rendőrség akciócsoportjának, a vám- és pénzügyőrség állandó módszeres tevékenységének köszönhető. A komplexbrigádba tartozók együttműködése nagymértékben segítette a rendelkezések, az utazási fegyelem, a technológiai előírások betartását, amelyek a késői vonatátadásokban nyilvánultak meg.

Czukor József határőrezredes elmondta, hogy ez a komplexbrigád eleget tett vállalt kötelezettségének. Bizonyítja az a tény is, hogy a vasutasok segítségével nyolc határsértőt fogtak el, akik a vonatban rejtőzve akartak átjutni a határőrség „fésűjén". Ugyancsak a komplexbrigád együttműködésének eredményeként említhető meg, hogy az év során 61 millió forint értékű csempészárut és fizetőeszközt derítettek fel.

Budai József, a Keleti vám- és pénzügyőrség parancsnoka azt javasolta: a külföldre utazó magyar állampolgárokat lássák el a Magyar Nemzeti Bank által kiadott csekkel, amellyel az utas kifizethetné — hazai területen — az útiköltséget. Erre a kivihető 200 forint nem elegendő.

Ezután *Soós Károly*, a Nyugati körzeti üzemfőnökség vezetője, valamint *Mihálovits István*, a Déli pályaudvar állomásfőnöke kérték a jelenlevőkeg, hogy a két fejállomás dolgozói is csatlakozhassanak a komplexbrigádhoz.

Az ünnepi gyűlés vegen Czukor József határőrezredes *Kiváló Határőr* plaketteket és pénzjutalmakat adott át: *Tongori Imre* vasútigazgatónak, *Fülöp Lajos* osztályvezető-helyettesnek, *Kónya János* belsőellenőrnek, *Erdélyi Zoltánnénak*, *Asztalos Imre* és *Bak József* jegyvizsgálóknak.

(séra)

Kevés a dízelmozdony-alkatrész, fogytán a mozdonyvezető-utánpótlás

Fűtőház... A szó hallatán a vasutasok többsége előtt ma már nem a régi „gőzistállók", de sokkal inkább a korszerű vontatójárművek tárolására, javítására szolgáló mozdonyszínek képe jelenik meg. Az elnevezés maradt, a jelentése viszont alaposan átalakult. Fűtőházainkban legfeljebb mutatóba találni egy-két, orrán-száján fújtató acéltömeget. A többit leállították, selejtezték. Nem is olyan régen még Balassagyarmat is gőzvontatással szolgálta ki a területen közlekedő vonatokat. Mostanra gyökeresen megváltozott a helyzet.

— *Mindössze két gőzmozdonyunk maradt* — mondja sajnálkozás nélkül *Kocka István* felvigyázó, akivel rövid fűtőházi sétára indulunk. — *A kis háromhetvenötös állomási tartalékként dolgozik, a négyhuszonnégyest pedig fűtőgépnek használjuk. No és van egy harmadik is, ott a felvételi épület mellett kiállítva.* Pár éve a mozdonyínség idején még azt a háromhetvenhetest is bevetettük az ipolytarnóci személyvonatoknál. Jelenleg, ha akarnánk sem tudnánk több gőzöst üzemeltetni, hiszen a fűtőhiány miatt eleve lehetetlenné válna ilyen szándék. Az említetteken kívül — Az Ab-motorokat leszámítva — valamennyi más járművünk korszerűnek számító dízelmozdony, illetve motorkocsi.

— Milyenek az általános tapasztalatok az M43-as és az M47-es sorozatú mozdonyokról?

— *Jobb volna, ha nem mondanék semmit, a hivatalos vélemény úgyis más. Ám a fekvemaradások olyan tények, amelyek önmagukért beszélnek.* Nem akarom védeni a karbantartókat, eleinte sok hibát találtunk a munkájukban, aztán a mozdonyszemélyzet sem úgy állt a dolgokhoz, ahogy egy új mozdonytípus megkívánta volna. Azóta mindenki belerázódott, s most már csak egyet lehet okolni: a felületesen megtervezett és összeállított konstrukciót, amivel a gyártó cég alábecsülte a magyar vasút igényeit. Az mégsem normális dolog, hogy ma egy-két mozdony hazajön a járműjavítóból, másnap meg már küldjük őket vissza. Más gépek meg azért állnak, mert alapvető alkatrészeket nem tudunk hozzájuk beszerezni. Már a nyolcvanötös megrendeléseken törjük a fejünket, de még a nyolcvanas évre sem érkezett meg a kért mennyiség.

— A Bz-motorokkal is ennyi baj van?

— *Szerencsére nem. Beváltak, szereti őket az utazószemélyzet olyannyira, hogy ma már büntetésnek, kitolásnak veszik, ha valaki elvétve a gőzösre kap vezénylést.* Bz-motorokkal szolgáljuk ki a majd 200 kilométeres körzet személyforgalmát, csak két hagyományos szerelvényünk maradt, amelyet a dízelek visznek. Balassagyarmatiak járnak Ipolytarnócra, Vácra, Romhányba, Aszódra. Van egy kirándulóvonatunk a Nyugatiba is. Valamennyi vonalunk hegyvidéki jellegű, a csehszlovák motorvonatok jól vizsgáztak rajtuk.

— Ezeket a húszas években gyártott Ab-motorokat hol közlekedtetik?

— Eddig a helyi személyforgalomban amolyan kisegítőnek használtuk. Most egy felsőbb rendelkezés a komáromiaknak ítélte őket.

A fűtőházból visszaútban találkozunk az ellenőrzést végző *Ágoston László* vontatási üzemegység-vezetővel. Tőle kérdezem:

— Mennyit dolgoznak a mozdonyvezetők Balassagyarmaton?

— *Általában kimerítjük a túlórakeretet, pedig most még egészen jól állunk személyzet dolgában. De hogy mi lesz később? Az utánpótlással ugyanis bajok vannak.* Három éve huszonöt gyakornokunk volt, most három. Az új kiképzési szisztéma érthetően nem hozta meg a fiatalok kedvét. Aki a legkülönbözőbb középiskolai, szakmai végzettséggel hivatást választana, az érthetően nem sarus és kocsirendező akar lenni, hanem mozdonyvezető.

A vasút szabta ár túl nagynak tűnik.

Tóth Zoltán

Mindenes forgalmista

A Komárom—Kisbér közötti vonalon levő *Ászár—Keményítőgyár* állomás legnagyobb fuvaroztatója a Keményítőgyár. *Csonka Lajos* forgalmi szolgálattevő elmondotta, hogy itt több feladatot is el kell végeznie. Ellátja például a váltókezelői, a személy- és árupénztárosi, az ólmozó-bárcázói teendőket, sőt még takarít is.

— *Ezen az állomáson* — mondja a forgalmista — *sok a kerülés, az engedélyre várás. Biztosítóberendezés nincs. A szemünkkel kell meggyőződni arról, hogy az utolsó kocsi a biztonsági határon belülre ért-e.* A legkisebb felületesség is katasztrófát okozhatna. A forgalmi irodából kezeljük az Igmánd felől érkező menetek részére a váltót, a jelzőt. A vonóvezetékre nyáron ránő a gaz, télen befújja a hó. Ez nehezíti a váltóállítást.

A vonal átépítése óta ütöttkopott ideiglenes épületben dolgoznak az állomás vasutasai. A helyiségeket társadalmi munkában festették ki. A külső falakról azonban már pereg a vakolat.

— Ez az állomás — folytatja Csonka Lajos — a múlt század végén épített gyár miatt létezik még. Néhány éve le akarták bontani, de olyan egyedi termékei vannak a gyárnak, amelyeket csak drága pénzért lehetne beszerezni.

T. Z.

HOZZÁSZÓLÁS

Több adminisztráció, nagyobb felelősség

Egyetértek a *Magyar Vasutas novem*ber 15-i számában megjelent, *A mozdonyvezetők érvei a napló ellen szólnak* című cikk szerzőjével, aki a korábban közzétett új utazási naplóval kapcsolatos cikkhez szólt hozzá.

Az utóbbi időben nem jelent meg olyan rendelkezés, amely úgy felzaklatta volna a mozdonyszemélyzetet, mint a szeptember 1-től alkalmazott utazási napló. Amióta a vasút fennáll, a mozdonyvezetőknek jól bevált elszámolási eszköze a mozdonylap és a hozzá tartozó menetlevél. Két évvel ezelőtt vezették be a menetigazolványt, azzal a céllal, hogy az számítógépes feldolgozásra is alkalmas legyen. Most jött az utazási napló, amely véleményem szerint takarékosságellenes!

Az utazási napló előállításához szükséges papír- és nyomdaköltség, valamint a napló felülvizsgálatával foglalkozó adminisztratív dolgozók beállítása plusz kiadást jelent a vasútnak. *Mi, mozdonyvezetők nem vagyunk az újnak ellenségei, csak az ésszerűtlenségnek.* A csm-rendszerben való közlekedéssel például több lett a munkánk, és nagyobb a személyes felelősségünk. A létszámhiány miatt a csm. további kiterjesztése várható. Ha a feltételek adottak, már 120 kilométeres sebességgel is lehet közlekedni. *Csodálkozunk azon, hogy olyan mozdonyvezetőket, akik csm-ben 120 kilométeres sebességű vonatokat továbbítanak, még egyéb adminisztrációval is terhelik.*

Az utóbbi időben egyre több felszerelési tárgy is a mozdonyra került. (Zárlámpa, mentődoboz, kocsivizsgáló kalapács, fékező saru, most pedig az utazási napló.) A mozdonyvezetőknek sok mindenre kell tehát koncentrálni, pedig az elsődleges kötelesség a balesetmentes vonatközlekedtetés. Ennek feltétele az E-1-es, és a forgalmi utasítások maradéktalan betartása. Az, hogy bennünket az üzemviteli osztályon keresztül a forgalmi utazókkal együtt vezényelnek, *nem jelentheti azt, hogy „egy kalap alá" vegyenek velük.* A vonatvezetőnek például az adminisztráción kívül csak a figyelés a feladata. Bennünket azonban a szolgálatban számos műszaki és forgalmi tevékenység is terhel.

Mi, mozdonyvezetők reméljük, hogy a vasút vezetői felülvizsgálják az utazási napló bevezetésének szükségességét, annál is inkább, mert két hónapig csak kísérleti céllal kell vezetni. Annak megszüntetése tehát még nem késő!

Sepsi Gyula
mozdonyvezető

Egy életpálya elismerése

Harminckilenc esztendő. Sokaknak egy egész emberöltő az a csaknem négy évtized, amit *Kandrik László* a vasútnál töltött. Munkája, életpályája elismeréséül nemrég vette át a Munka Érdemrend ezüst fokozatát. Ám a kitüntetés nemcsak egy életpálya sikereinek elismerése, hanem egy számvetés eredménye is, *hol indult és hova visz tovább az út.*

Az indulást már elfedi az emlékezet homálya. 1943 júniusában nehéz idők jártak. A férfiak zöme a fronton harcolt, itthon asszonyok, öregek és alig serdült ifjak végezték a legnehezebb munkát. Ferencvárosban is jószerivel csak lőszert, fegyvert szállító vonatok haladtak át — míg lehetett.

— Legalább négy súlyos bombatámadást éltünk át — emlékszik vissza az üzemgazdasági részleg vezetője. — Mire vége lett a háborúnak már nem lehetett pályaudvarnak nevezni, ami a Ferencvárosból maradt.

Ez volt a legnehezebb időszak a harminckilenc esztendő alatt. A néhány épen maradt vagonnal, a sebtiben helyreállított pályán megindítani ismét a forgalmat.

— *Akkoriban nem néztük kinek mi a beosztása, azt csináltuk amire éppen szükség volt. Áteresztő, raktáros, de még távirász is voltam akkoriban.*

Amikor az 50-es évek elején előtérbe került a közgazdasági munka, Kandrik László elsőként látott az üzemgazdaságtan meghonosításához. Azóta sem hagyta el ezt a területet, az akkor fellobbant érdeklődés az egész életét betöltő hivatássá változott az évtizedek során. Hogyan lehet vaskos kimutatásokból, végtelennek tűnő számsorokból kibontani a lényeget, felfedezni a valót? Miként lehetne ugyanannyi géppel és emberrel többet, jobban végezni? S elsőként látott hozzá a munkaversenymozgalom szervezéséhez is. Ám az egri polgári iskola négy osztálya kevésnek bizonyult az üzemgazdaságtanhoz, munka mellett beiratkozott a közgazdasági technikum esti tagozatára.

— *Minden este iskolába jártam úgy, hogy közben 12 órát dolgoztam, 24-et pedig szabad voltam. Közben megszületett a lányom is, az asszony otthon maradt vele négy esztendeig. Akkor nagyon nehezen éltünk.*

Miután 1957-ben megszerezte a szakérettségit, jelentkezett a MÁV Tisztképzőbe. A tanulás mellett feladatai is növekedtek. Az esti harangszó a legtöbbször még az íróasztalánál érte.

Mindössze három évre vált meg Ferencvárostól, de nem a vasúttól. Híre ment tudásának, hozzáértésének, s ezért a budapesti igazgatóság üzemgazdasági részlegénél folytatta a szakmát, kamatoztatva a gyakorlatban szerzett tapasztalatait s ismerkedve az elmélettel. Mikor visszakerült, már senki sem nélkülözhette Kandrik Lászlót. Szavára, véleményére vezetők és beosztottak egyaránt figyeltek.

— Persze előfordult, hogy nehezen hittek egy-egy javaslatunknak. De a számok magukért beszéltek, az eredmények láttán már senki sem kételkedett.

A megfeszített munka mellett még társadalmi tevékenységre is futotta erejéből, idejéből. *Több mint 25 esztendeje dolgozik aktívan a szakszervezetben, jelenleg a közgazdasági bizottság vezetője és emellett a budapesti területi szakszervezeti bizottságban is tevékenykedik.* S a felsorolásnak még nincs vége, évek óta ülnök a Fővárosi Munkaügyi Bíróságon. Egy-egy érdekesebb esetet megvitat otthon a lányával, aki — végzett jogászként — a vasútnál munkaügyi kérdésekkel foglalkozik. Talán apja nyomdokán haladva választotta ezt a pályát, a vasút szolgálatát. A családban akadt még egy vasutas, Kandrik László húga évekig kalauzként dolgozott, itt ismerte meg a férjét. Aztán otthon maradt a gyerekekkel. Talán új vasutas család születik...

A MÁV-nál töltött harminckilenc esztendő rányomja bélyegét a magánéletére is, barátai — ma már sokuk nyugdíjas — mind egykori munkatársai közül kerültek ki.

— Összejövünk, beszélgetünk, a legtöbbször a munkáról. Nekem nincs hétvégi házam, sem kocsim. *Szabad időmben leginkább politikai és közgazdasági könyveket olvasok.* És sokat sétálok. Egy szívinfarktus után egyébre már nem gondolhatok.

1983 újabb fordulót hoz Kandrik László életében. Elérkezik a nyugdíjazás ideje.

— Hogy mi lesz azután, arról még korai beszélni — mondja. — Dolgozom-e tovább vagy sem és milyen formában még nem tudom, hiszen elsősorban az egészségemtől függ, s attól, szükség van-e rám továbbra is a vasútnál. Mindenesetre nem fogok a térre kiülni sakkozni. Valamit dolgozni szeretnék, ahogy egész életemben tettem, mert nekem a munkám az életem.

Lakatos Mária

Állomás, távol a falvaktól

Lesz-e szolgálati kerékpár Alapon?

Különleges állomás a Dunaújváros—Rétszilas közötti vonalon fekvő *Alap*. Ha valaki leszáll a vonatról, forgathatja a fejét bármerre, a felvételi épületen kívül nem lát házat sehol. Már itt kellene lennie a Mezőfalvára tartó személynek, mégis csupán egyetlen korosodó asszony várakozik. Kihaltságából ítélve nincs is egyéb forgalma Alapnak. Ám a szertehagyott kerékpárok az ellenkezőjéről tanúskodnak.

— *Tizenkét pár autóbusz hordja ide utasainkat a távoli községekből* — segíti környezettanulmányomat *Szabó István* állomáskezelő. — Sokan kerékpárral érkeznek, innen vonattal mennek tovább. Este fordított a sorrend. Ez az a megálló, amely bár viseli egy falu nevét, valójában nem tartozik sehová. Nem is tudom, annak idején, amikor még autóbusz sem járt, milyen megfontolásból telepítették pont ide.

Néhány hónapja még állomás volt. A hatvanas években az alapi téesz nálunk rakta a cukorrépát. *Tavasszal létszámhiányra hivatkozva a rétszilasi végén kiszedték a váltót, ezzel megszűnt az állomási rang.* A második vágány azóta csak szerelvénytárolásra használható. Most is ott áll egy magyarbólyi kilépő, a jó Isten tudja, hogy mikor viszik el...

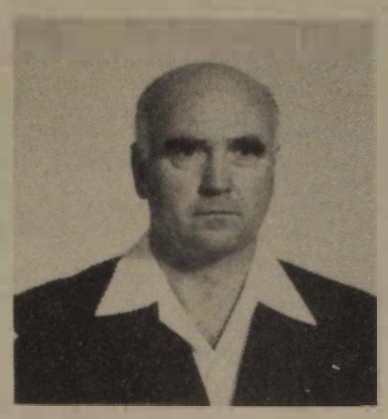
Ebből az átformálódásból adódnak a mi problémáink. Én váltókezelő voltam itt húsz évig. Csöndes, nyugodt hely volt, igaz a pénz sem dőlt, de beláttuk, kevés munkáért nem lehet sokat kapni. Most elfoglaltuk a régi forgalmi irodát, *mindent mi végzünk, amit eddig a szolgálattevő. Miénk a sorompó, a pénztár, a jelzők.* És mindezért adtak ötven forint emelést. Kértük, rendszeresítsenek legalább egy szolgálati kerékpárt, mivel a jelzők távol esnek, sötétedéskor ki kell világítani, reggel eloltani. Azt válaszolták: *már megigényelték, de úgy látszik hiánycikk, mert a mai napig is gyalog tesszük meg az utat...*

T. Z.

Portrévázlat egy kocsivizsgálóról

Helytállás a szolgálati helyen és a közéletben

Kalmár Lajos harmincöt éve vasutas. Öt esztendő múlva nyugdíjba megy. Erős, zömök testalkatú ember. Már őszül a haja és kopaszodik, de a szeme fiatalosan csillog. Vasutas egyenruhájában, amikor belépett szerkesztőségünk ajtaján kitüntetésének átvétele után, azonnal szembetűnt határozott, szinte katonás egyénisége, egyszerűséget sugárzó modora. A dolgos hétköznapok formálták ilyenné, a fizikai munka edzette testét-lelkét.



Szolgálatban a határállomáson

Mellén különféle kitüntetések, jelvények sora. Nem hivalkodásból tűzte egyenruhájára valamennyit, csupán tiszteletből, a társadalmi megbecsülést jelző szándékkal. A mostani — a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 65. évfordulója alkalmából kapott — kitüntetés szinte egy egész élet munkájának az elismerése. Amikor *Gáspár Sándortól*, a SZOT főtitkárától átvette a *Munka Érdemrend arany fokozatát*, egy pillanatra sűrűsödve villant át emlékezetében munkássorsa. Eszébe jutottak a hajnali utazások, a gőzmozdonyok és teherkocsik között töltött hideg telek, az ütközők csattanásai, a munkatársakkal folytatott esti beszélgetések, a vagonok légtelenítő szelepeinek sistergése.

Kalmár Lajos a szerencsi körzeti üzemfőnökség kocsivizsgálója. Életét már fiatalon a vasúthoz kötötte. Szolgálatát 1948-ban a sárospataki fűtőháznál kezdte. Lakatos volt. Gőzösöket, motorokat, teher- és személykocsikat javított. Az embert nyűvő nehéz munka nem szegte kedvét, lelkiismeretesen dolgozott mindaddig, amíg a tényleges katonai szolgálatra hívó parancs meg nem érkezett. Huszonnyolc hónapot töltött a honvédségnél. Utána ismét szolgálatra jelentkezett a vasútnál. Kezébe vette a villáskulcsokat, a kalapácsot és a mozdonyok, kocsik alá bújva folytatta a munkát. Hamarosan egymást követték az átszervezések. Megszűnt a sárospataki fűtőház és üzemfőnökség alakult. Később a sátoraljaújhelyi üzemfőnökséghez csatolták sárospatak állomást és a vontatást, legutóbb pedig valamennyi a szerencsi körzeti üzemfőnökség része lett.

— Amikor megkezdődtek az átszervezések, én kocsivizsgáló lettem — mondja. — A forgalommal igazán ekkor kerültem kapcsolatba. Jelenleg a csehszlovák határállomáson, Szlovenszko Nove Mestón teljesítek szolgálatot, négy magyar kocsivizsgálóval együtt.

A négyes túrt szorgalmazzák

Kalmár Lajos egy túrban dolgozik. Naponta utazik lakásáról a határállomásra. A lakástól három kilométerre van Sárospatak állomás. Ezt a távolságot kerékpárral teszi meg. Onnan busszal utazik Sátoraljaújhelyre, majd egy kilométer gyaloglás után érkezik meg a túloldalra, szolgálati helyére.

— *Nem könnyű ez az ingázás, de már megszoktam* — jegyzi meg. — *Sajnos az állomáson a szociális körülmények sem kifogástalanok. Lavórban mosakszunk, a vizet 120 méterről hordjuk. Szerencsére már épül a mosdó, zuhanyozó. Reméljük nem sokáig kell az átadásra várni.*

— Miért szereti ezt a munkát?

— *Mert érzem a felelősséget, sok múlik a hozzáértésemen, szaktudásomon.* A belépésnél tüzetesen meg kell vizsgálni minden vagont. A hibákat, a kocsisérüléseket észre kell vennem, különben a MÁV-ot érheti károsodás. Tizenhárom éve teljesítek szolgálatot ezen az állomáson. Már régóta foglalkoztat bennünket a négyes túr bevezetésének a gondolata. Ez azonban nem rajtunk múlik.

— A forduló szolgálat sok kényelmetlenséggel jár, nagyobb a felelősség is. Miért szorgalmazzák a bevezetését?

— Elsősorban népgazdasági érdekből. A tranzitszállítási forgalom növekedése miatt gyakran előfordul, hogy Szlovenszko Nove Mestón és Sátoraljaújhely állomáson éjszakánként 2-3 szerelvény vár továbbításra. Ha éjszaka is dolgoznánk, ezek a szerelvények előbb a rendeltetési helyükre érnének. *Devizát takaríthatnánk meg a négyes túr bevezetésével.*

A mozgalom sodrában

Kalmár Lajos már fiatal vasutasként bekapcsolódott a szakszervezeti mozgalomba is. 1951-ben bizalminak választották, később gazdasági felelős lett Sárospatakon. Tizenhét év múlva az szb-titkári teendőkkel bízták meg. A szakmai munkája mellett négyszáz dolgozó érdekeit képviselte, ügyes-bajos dolgait intézte. Sok szabadnapját, éjszakáját áldozta azokban az években a mozgalomnak. A szerencsi körzeti üzemfőnökség megalakulása után az szb elnöki tisztségével bízták meg. Minden hónapban fel kell készülnie az értekezletekre, ülésekre és továbbra is lelkiismeretesen képviseli a dolgozók érdekeit. Tagja a miskolci területi bizottság bizalmi testületének is.

— *Mindezeken kívül a fogyasztók érdekeit is képviselem. Társadalmi ellenőrként járom Borsod-Abaúj-Zemplén megye üzleteit és a tapasztaltakról írásban tájékoztatom a területi bizottságot. A jelentéseket onnan a kereskedelmi felügyelőséghez továbbítják.*

— Ennyi megbízatás teljesítése után jut idő a kikapcsolódásra?

— Szabad időmben a legszívesebben motorokat, villamosgépeket javítok az ismerősöknek. Nem pénzért, csak barátságból. Nekem ez a műhelymunka aktív pihenés, hobbi. Aztán a három unokám is elfoglal engem. Egyre többet vagyok velük. Azon még nem gondolkoztam, hogy mit csinálok majd a nyugdíjas években. De a nagyapáknak és a közélettel foglalkozó embereknek azt hiszem, nem is kell ezen sokat töprengeni . . .

(Kaszala)

Szállítási csúcs Hatvanban

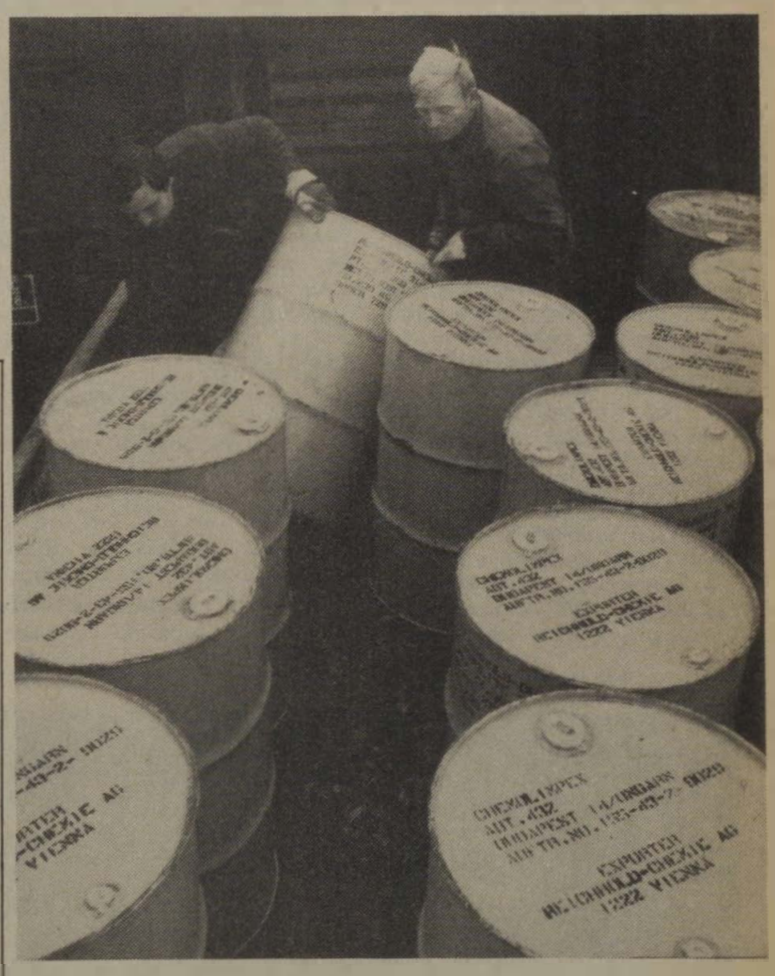
Naponta 200 vagon áru érkezik az állomásra

Ezekben a hetekben a hatvani vasúti csomóponton is megélénkült a teherforgalom. A hatvani és a selypi cukorgyárakba naponta 220-250 vagon répa érkezik. Számottevő a répaszelet- és melaszszállítás is. A létszámhiány nehezíti a munkát. A megnövekedett forgalomra jellemző, hogy amíg a tavaszi és a nyári időszakban 35-40 vagon áru érkezett naponta, addig jelenleg kétszáz. Ebből 140 vagon a répa, a többi tüzelő, bútor és építőanyag.

1. kép: Megérkezett a répaszállítmány a hatvani cukorgyárba.

2. kép: Vagonokba rakják az NSZK-exportra szánt bojtorjánt és somkórót.

3. kép: Ausztriából érkezett műgyanta a rózsaszentmártoni műanyagüzem részére. A Volán dolgozói azonnal megkezdték a rakodást.



4. kép: A vagonokból teherautókra rakják a téglát.

(Szabó Sándor felvételei)

ÚTKÖZBEN

Tejfehér köd

Mintha tejtenger árasztotta volna el a vidéket. olyan sűrű köd ereszkedett a földekre. Úgy tűnt, hogy vonatunk nem is a síneken gurul, hanem mint egy kígyó úszik az átláthatatlan szürkeségben.

A szerelvény időnként fékezett. Ilyenkor szinte sikongtak a kerekekre tapadó fékpofák. Két-három perc múlva már újból 90-100 kilométeres sebességgel robogott tovább velünk a vonat.

Nem kötött le az olvasás. Kifelé bámultam az ablakon s noha nappal volt, 50 méterre sem lehetett látni. Meddig láthat a mozdonyvezető? Bizonyára ő sem messzebb. A villamosmozdony orra előtt szürkésfehér köd gomolyog, amely ugyan hátrál, de a távolságból nem enged. A jelzőberendedezésekről is csak az utolsó pillanatban hámozódik le a ködlepel.

Pillantásom az útitársaimra esett. Vajon ők érzik-e, hogy ott elöl milyen idegfeszültség alatt tartja kezét a szabályzón a mozdonyvezető? Hiszen neki ilyen körülmények között is tartani kell a menetidőt és ugyanúgy célba kell juttatni az utasokat, mintha ragyogó nap sütne felettünk.

Nemigen érezték. Olvastak, beszélgettek, volt aki jóízűen falatozott, egy idősebb hölgy szorgalmasan kötögetett, mások szundikáltak.

Az utasok nyugalma akkor bolydult meg, amikor előbb lassított, majd megállt a vonat.

— Szép kis gyors! — csattant az első megjegyzés egy éltesebb, nyírott bajuszú utas szájából. És mintha csak zsilipet nyitott volna a hirtelen felduzzadt indulatoknak, egyszerre többen is szidták a vasutat.

Éppen azon meditáltam, hogy közbe szólok, de egy harminc év körüli fiatalember megelőzött:

— Mit hőbörögnek, amikor azt sem tudják, hogy ebben a piszok nagy ködben mi történt előttünk. Örüljenek, hogy nem szaladtunk bele valamibe.

— De okos — így a nyírott bajuszú — pedig maga fiam életében nem látott még pontos vasutat. Igen, igen fiatalember, olyan vasutat, amihez valamikor az óránkat igazították.

— Na el ne hitesse már velem — szólt a fiatalember —, hogy régen, abban a gyönyörűséges anti világukban ködök se voltak.

— Hát az igaz, hogy a köd, a nagy hó meg ilyesmi régen is megkésleltette a vonatokat — állt a fiatalember mellé egy idősebb parasztbácsika.

— Tudja mi van Amerikában? — replikázott a nyírott bajuszú. — Az kérem szépen, hogyha teszem azt én egy ügyvéd vagyok, vagy üzletkötő és a vonat miatt lekésem a fontos tárgyalásom, beperelem a vasúttársaságot. Be-pe-re-lem. Tetszik érteni? És a vasúttársaság fizet, mint a pinty.

— Akkor miért nem megy oda utazni — rándít a vállán a fiatalember és látszik az arcán, hogy feleslegesnek tartja a vitát, de nem így a másik.

— Kérem én itt élek, nekem ez a hazám, nekem itt kell utazni. És ki vagyok szolgáltatva az államvasutak kényekedvének. Hogy ne mondjam . . .

— Ne mondja — vág a szavába a fiatalember — mert már tudom honnan fúj a szél és ha nem azt nézném, hogy idősebb ember, már megigazítottam volna a nyakkendőjét.

— Hát ez . . . ez — hápogott a nyírott bajuszú és vérvörös arccal már csak annyit tudott kiszorítani a száján — szemtelen.

Vonatunk közben — észre se nagyon vettük — újból gyorsként robog, ha nem kell újból megállnia talán a végállomásig be is hozza a késést.

Szimpátiával méregettem a fiatalembert, aki kifelé indult a peronra. Utána lépve barátkozva kérdem: — Ön vasutas?

A fiatalember mosolyogva nemet int: — Mezőgazdász vagyok egy nyírségi termelőszövetkezetben. Ki nem állhatom az ilyen embert, aki akkor is okvetetlenkedik, ha nyilvánvaló, hogy objektív okok miatt éri az embert veszteség. De hát ez az úrféle, ahogy az apám mondaná, egy reakciós pasas lehet, aki minden alkalmat megragad arra, hogy a mi állapotunkat az Egyesült Államokéval méricskélje össze.

— Egyet értek önnel, de azért egy kicsit kemény volt. Végtére is egy idős emberről van szó.

— Ez nem jogosíthat fel senkit arra, hogy ilyen magatartást tanúsítson, ahogy ő tette. Az a baj, hogy az emberek közömbösek, s ritkán akad, aki az ilyen károgó varjút elhallgattassa.

— Úgy beszél, mint egy agitátor.

— Pedig én még párttag sem vagyok. De az igazságtalanságot nem bírom szó nélkül hagyni.

Helyeslőleg bólogattam, közben vonatunk Miskolcra ért, nekem le kellett szállnom. A szimpatikus fiatalemberrel így csak kezet szoríthattam, amit a masinisztával is szívesen megtettem volna, de alig hogy lekászálódtam a vonatról, az már tovább indult a végállomás felé . . .

Dávid József

Nyugállományba vonuló vasutasok kitüntetése

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa — nyugállományba vonulásuk alkalmából — több évtizeden keresztül végzett példamutató munkájuk elismeréséül

Munka Érdemrend arany fokozata

kitüntetésben részesítette: Murányi István szolg. főnököt, Székesfehérvár Pft. Főnökség.

Munka Érdemrend ezüst fokozata

kitüntetésben részesítette: dr. Csillag Ferenc műsz.-gazd. tanácsadót, Vasúti Főoszt.; György József kocsivizsg. lakatost, Miskolc KÜF; Hidasi Tivadar üzemfőn.-h., Miskolc KÜF; Puskás Imre sorompókez., Szombathely KÜF; Török György szerszámlakatost, Északi Jj. Ü.

Munka Érdemrend bronz fokozata

kitüntetést kapott: Balázs Mihály műszak.-gazd. tanácsadó, Vasúti Főoszt.; Erényi Géza naplózó, Dombóvár Üzemfőn.; Érdi Péter GMPSZ egységvez., Bp. Ferencváros Pft. Főn.; Mészáros Sándor üzemfőn., Zalaegerszeg KÜF; Rózsa Lukács műszerész, Záhony BBFF; Rózsavölgyi Ferenc motorszerelő, Szentes KÜF; Tömösközi Ferenc művez., Bp. MÁV Építési Géptelep Főn.

A közlekedés- és postaügyi miniszter

Kiváló Munkáért

kitüntetésben részesítette: Beke Sándor előmunkást, Nyíregyháza Pft. Főn.; Békési Lőrinc mozd.-vez., Komárom KÜF; dr. Borsi György ügyint. csop.-vez., Vasúti Főoszt.; Farkas László fegyelmi vizsg., Záhony Gépesített Rakod. Főn.; Fekete Ferenc okt. csop.-vez., Szeged Vasútig.; Györki Istvánné szakácsnőt, Bp. Építési Főn.; Havasi Ferenc személyz. és okt. oszt.-vez., Bp. MÁV Számítástechn. Ü.; Horváth Péter belsőell., MÁV Jobbparti BBFF; Hunyadi Róbert keresk. tartalékost, Győr KÜF; Kern József vonalgond., Dunaújváros, Pft. Főn.; Molnár Sándor műsz.-gazd. tanácsadót, Bp. MÁV Tervező Int.; Pándy Lajos ügyint., Miskolc Vasútig.; Simon János dízelmozd.-vezető, Hatvan KÜF; Szegedi Imre ügyint., Debrecen Vasútig.; Tremmel Gyula vonalgond., Sopron Pft. Főn.

miniszteri dicséret

kitüntetést kaptak: Albert István tolatásvez., Szombathely KÜF: Bánsági János áll.-főn., Bp. Ferencváros KÜF: Bodrogi János műsz. kocsimester, Bp. Keleti KÜF; Czibere Gábor lakatos, Debrecen JJ. Ü.; Gajda József pályamunkás, Bp. MÁV Építési Főn.; Hajdú János oszt.-vez. h., Vasúti Főoszt.; dr. Kalász Ferencné teljesítm. kiértékelő, Nagykanizsa Üzemfőn.; Koblinger Jenő ügyint. csop.-vez., Vasúti Főoszt.; Mészáros József vágánygond., Mátészalka Pft. Főn.; Pusztai Lászlóné üzemeltetésvez., Bp. MÁV Számítástechn. Ü.; Szabadka Károly vill. mozd.-vez., Miskolc KÜF; Szelei István mozd. lakatos csop.-vez., Kecskemét KÜF: Titonelli Lajosné anyaggazd., Debrecen KÜF.

A MÁV vezérigazgatója

vezérigazgatói dicséret

kitüntetésben részesítette: Barna Miklós dízelmotor segédkez., Bp. Ferencváros KÜF: Baranyai István vámközvetítőt, Kazincbarcika KÜF; Battyányi József munkást, Kaposvár Üzemfőn.; Bencze József darukötözőt, Bp. MÁV Építési Géptelep Főn.; Boda Géza főépítésvez., Bp. Jobbparti Épületfenntartó Főn.; Bogdán János kőművest, Kaposvár MÁV Épület- és Hídfennt. Főn.; Borkuti András váltóőrt, Szerencs KÜF; Bujdosó Imre irodavez., MÁV Tervező Int.; Czipó Béla dízelmozd.-vez., Nyíregyháza KÜF; Csegöldi Sándorné szoc.-pol. ügyint., Bp. Keleti KÜF; Drajkó István mozd.-vez., Rákosrendező KÜF; Hartmann Károly ügyint. csop.-vez., Szombathely Vasútig.; Horváth József vas- és fémlakatost, Celldömölk MÁV Építési Főn.; Jakab István áll.-főn., Zalaegerszeg KÜF; Jene István pályamunkást, Záhony Pft. Főn.; Kárpáti Sándorné betan. munkást, Északi Jj. Ü.; Kiss Miklós esztergályost, Debrecen Jj. Ü.; Klinkó Béla pályamunkást, Kiskunhalas Pft. Főn.; Kovács András főpályamestert, Mátészalka Pft. Főn.; Kovács József fegyelmi vizsg., Debrecen KÜF; Kovács József fővezénylőt, Záhony MÁV Gépesített Rakod. Főn.; Lázár János mozd.-vez., Dombóvár Üzemfőn.; Lestár István gumijav. csop.-vez., Bp. MÁV Építési Géptelep Főn.; Melles Lászlóné ügyint., Pécs KÜF; Morvai János ügyint., Vasúti Főoszt.: Németh Béla váltókez., Celldömölk KÜF; Neumayer Ferenc vonatvez., Pécs KÜF; Polgár József utazó mozd.-felvigy., Debrecen KÜF; Radics Vilma oszt.-vez. főnővért, Bp. MÁV Kórház és Közp. Rend. Int.; Révész Barna tolatásvez., Záhony Üzemig.; Sárik József fényező-mázolót, Szolnok Jj. Ü.; Sárkány Lukács ügyint., Szeged Vasútig.; Sárosi István váltókez., Bp. Kelenföld KÜF; Szabó László vez.-mérnököt, Miskolc Épület- és Hídfennt. Főn.: Szabolcsi László rend.-forg. szolg.-tevőt, Székesfehérvár KÜF; Szajlai Péter rakt., Füzesabony KÜF: Széll György ügyint., Debrecen MÁV Építési Főn.: Szenes Márton vágánygond., Veszprém Pft. Főn.; Szilasi Sándor áll.-főn., Kaposvár Üzemfőn.: Szilvágyi Antalné anyagkönyvelőt, Szombathely Jj. Ü.; Tóth György pályamester, Szentes MÁV Építési Főn.; Török István asztalost, Debrecen KÜF; Török János csop.-vez., Szeged Vasútig.; Tücsök Mihály mozd.-fűtőt, Szeged KÜF; Veres István ügyint., Vasúti Főoszt.: Virágh József művez., Hatvan KÜF; Zákonyi Gyula TMK-vez., Dunakeszi Jj. Ü.

Szakmai képzés

A vasútnál már rendszeressé vált az iparjogvédelmi — újítási ügyintézők — képzése. A MÁV az Országos Találmányi Hivatal által 1982—83. évre szervezett felsőfokú iparjogvédelmi tanfolyamra egy, a középfokú iparjogvédelmi tanfolyamra két személyt iskolázott be. A vasúti szakvizsgabiztosító tanfolyamon 125 jelentkezőből *81-en vettek részt Zánka-Köveskálon.*

Az újítási tanfolyam hallgatói a 33/1974. (X. 30.) sz. M. rendeletből, a végrehajtására kiadott Vasúti Újítási Szabályzatból, a találmányok, az ipari minták, s a védjegyek fogalmáról, védettségéről, szabadalomoktatási eljárásaikról kaptak tájékoztatást. Az oktatás fő témáját a Vasúti Újítási Szabályzat előírásai, továbbá a MÁV Értesítője 1982. évi 9. számában megjelent az újítási MT-rendelet és végrehajtására kiadott módosítás képezte.

A hallgatók közül 55-en sikeresen vizsgáztak. Az átlagos tanulmányi eredmény 4,5 volt. Örvendetes, hogy a vizsgázók között több elbíráló, szakvéleményező és szakszervezeti újítási felelős is volt.

Ötlethónap

A székesfehérvári körzeti üzemfőnökségen októberben ötlethónapot tartottak. Az ötlethónap célja az volt, hogy a szolgálati helyekről olyan javaslatok érkezzenek be, melyek a napi munkához nyújtanak segítséget.

A széles körű propagandamunka eredményeként a dolgozók 163 ötletet küldtek be a megadott határidőre. A bíráló bizottság *Pajor István* üzemfőnök-helyettes vezetésével döntött az ötletekről, 40 javaslatot elfogadtak és újításra is javasolták, 47-et csak ötletként fogadtak el, 76-ot pedig elutasítottak.

Szombathelyi tapasztalatok

A rendszeres betegellenőrzések javítják a táppénzes fegyelmet

A szombathelyi területi szakszervezeti bizottság a közelmúltban egyebek mellett a társadalombiztosítási bizottság irányító, segítő tevékenységét és a jogorvoslat helyzetét tárgyalta meg.

A kilenctagú társadalombiztosítási bizottság irányítása alá négy szakbizottság: a vitásügyi, az ellenőrzési, az egészségügyi és a nyugdíj-előkészítő tartozik. A bizottság negyedévente rendszeresen ülésezik. Kihelyezett ülést Celldömölkön, Tapolcán és Zalaegerszegen tartottak. Ezeken az üléseken részt vettek a helyi gazdasági vezetők, a társadalombiztosítási tanács elnöke és az üzemorvos.

A szakbizottságok vezetői részére minden évben egy alkalommal egész napos konzultációt tartanak. A tisztségviselőket Balatonkenesére és Hajdúszoboszlóra iskolázzák be továbbképzésre.

A szakbizottságok közül kiemelkedő szerep jut az ellenőrzésnek a jogszabályok gyakori változása miatt. Hatékony munkájuk eredményeképpen a vasutasok az őket jogosan megillető juttatások *(családi pótlék, gyes, táppénz stb.)* időben megkapják. Helyszíni vizsgálatot végeztek a balatonfüredi és a hévízi szanatóriumban, a szombathelyi rendelőintézetben, az ajkai, a csornai, a soproni, a várpalotai, a zalaegerszegi, a tapolcai és a veszprémi üzemorvosi rendelőkben.

Egyre gyakoribb az üzemorvossal közösen végzett helyszíni beteglátogatás. Több szolgálati helyen bátran alkalmazták a táppénzből való kizárást. Eredménye: *javult a táppénzes fegyelem, csökkent a táppénzes napok aránya.*

1981-ben három alkalommal foglaltak állást üzemi baleset ügyben. Két esetben a dolgozónak adtak igazat. Családipótlék-túlfolyósítás ügyben tavaly kétszer jártak el. Egyik esetben 70 százalékos, a másikban 30 százalékos visszafizetésre kötelezték a dolgozót.

A társadalombiztosítási bizottság irányítása alá 16 társadalmi tanács tartozik. A tanácsok általában jól ismerik a munkájuk alapját képező törvényeket, rendeleteket, határozatokat és utasításokat. Kapcsolatuk javult a helyi tömegszervezetekkel és gazdasági vezetőkkel. Legtöbb helyen a szolgálati vezetők elismerően nyilatkoznak a tanácsok munkájáról. Erre van példa a tapolcai és a zalaegerszegi körzeti üzemfőnökségeknél, valamint a pápai és a veszprémi pályafenntartásnál.

Sz. Jakab

ZÁHONYI ÚTTÖRŐK

Zászlót kaptak a munkásőröktől

Bensőséges ünnepség színhelye volt Záhonyban a művelődési ház. A NOSZF 65. évfordulója tiszteletére a munkásőrség megyei parancsnoksága zászlót adományozott az 1110 sz. Kossuth Lajos úttörőcsapat munkásőr szakalegységének.

Az ünnepségen megjelent *Ballai István*, a megyei pártbizottság tagja, a munkásőrség megyei parancsnoka. *Csősz Béla*, a nagyközségi pártbizottság titkára üdvözölte a záhonyi általános iskola úttörőpajtásait, lelkes tanárait, a záhonyi vasutas munkásőröket, akik egy új szakköri formát, az úttörő-munkásőr szakalegységet 1978-ban létrehozták. Azóta a pajtások járási, megyei versenyeken vesznek részt. 1981-ben tíz pajtás táborozhatott Zánkán, az úttörővárosban.

A felnőtt munkásőrök vasat gyűjtenek, a szovjet kocsikból árut raknak át, hogy az érte járó összegből kirándulni mehessenek a pajtások. Így jutottak el már *Egerbe, Budapestre*, ahol a Hadtörténeti Múzeumot tekintették meg.

A díszparancs ismertetése után Ballai István megyei parancsnok átadta a zászlót *Balogh Sándor* tanárnak, majd a szalagok elhelyezésére került sor. A körzet vasutas kollektívája nevében *Rigó Zoltán* üzemigazgató kötötte fel a szalagot.

Szőgyényi Bertalan

NYUGDÍJAS-RENDEZVÉNYEK

Szentesen törődnek az öregekkel

A szentesi vasutas nyugdíjasok évente megrendezésre kerülő találkozója mindig jó áttekintést nyújt ennek a rétegnek a helyzetéről. Az időskorúak örömeinek és gondjainak megismerésében *Csák Imre* nyugdíjas főbizalmi segített eligazodni.

A szentesi körzeti üzemfőnökséghez közel 1600 nyugdíjas tartozik. Ebben a szervezett közösségben az emberi humánum nagy összetartó ereje domborodik ki. Erről így beszél Csák Imre:

— *Az idős emberek közül többen szociális gondozásra szorulnak. Akik életük utolsó szakaszába lépnek, azok fokozottabban igénylik a gondozást, a jó szót, a megértést és az iránt uk való figyelmességet. Mi itt Szentesen a 22 nyugdíjas szakszervezeti bizalmival ennek a nemes célnak a szolgálatába álltunk. Hét évvel ezelőtt volt az első nagy nyugdíjas-találkozónk, amely azóta rendszeressé vált.*

A Vasutasok Szakszervezete Elnöksége, a félszázalékos ÖTA és a jóléti alap szociális keretének a terhére időszakos szociális gondozót hozott létre Vonyarcvashegyen és Balatonfüreden. azzal a céllal, hogy mindazok a nyugdíjasok, özvegyek, akiknek szociális körülményei azt indokolttá teszik, 30 napig ingyenes ellátást kapnak, egészségi állapotuknak megfelelően gyógykezelésben részesülnek. A szentesi nyugdíjasok közül ebben az évben 20-an élvezték a szociális gondoskodást. *Tisch Miklós* és felesége, *Kántor Antalné* özvegyi nyugdíjas és *Ábrahám Etelka* nyugdíjas nem régen jött haza az egyhónapos pihenésből. A gondoskodásról és az ellátás színvonaláról a legnagyobb elismeréssel szóltak.

A vasutas nyugdíjasok szakszervezeti csoportja, az ÖTA s az idősekről történő szociális gondoskodás el nem vágott köldökzsinórt jelent a volt munkáltatóhoz, de az anyagi támogatás is jelentős. Erről így tájékoztatott a főbizalmi:

— *Ebben az évben a beteg nyugdíjasaink közül 27 legjobban rászorultnak adtunk özvegyet támogattunk anyagilag.* Halálozás esetén szakszervezetünk és az ÖTA kétezer forinttal járul hozzá a költségekhez. Az üzemfőnökség dolgozói a kommunista szombaton végzett munkájuk bérét, 25 ezer forintot átadták a szakszervezeti bizottságnak, amit az időskorúak éve alkalmából 33 nyugdíjas között osztottunk szét. A nyugdíjasok által befizetett szakszervezeti tagdíjjal teljes egészében szabadon rendelkezünk. A tagok fél évre vagy egész évre előre befizetik tagdíjukat. Év közben 110 ezer forintot fizettünk ki különféle címen tagjainknak.

A szentesi nyugdíjas vasutasok ez évi találkozóján *Borsi István* üzemfőnök tartott tájékoztatót a MÁV munkájáról. Ünnepélyesen köszöntöttek tíz 80 éven felüli nyugdíjast, és megjutalmazták a legjobban tevékenykedő nyugdíjas társadalmi aktivistákat.

Fogas Pál

Akár a Luca-széke...

Nem véletlenül döntöttek úgy a vasút vezetői — a szakszervezet egyetértésével —, hogy a Mátészalkán dolgozó vasutasok szociális helyzetén sürgősen javítani kell. A kocsirendezők még ma is lavórban mosakodnak, a vonatkísérők várakozója sem valami bizalomgerjesztő.

A városi tanácstól bérelt épületben kialakított üzemi konyha és ebédlő csak a KÖJÁL jóindulata miatt üzemel, de adagkapacitása kevés.

Mindezek ismeretében Mátészalkán mindenki kezdettől figyelemmel kíséri a szociális létesítmény épülését. Az optimisták már augusztus 20-ra tervezték az átadást. A faházban dolgozók — négy telet dideregtek át — azt hitték, nem érik el a jubileumot. Tévedtek: az ötödik télen is be fog fagyni a víz a pohárban az irodákban. S hiába hívták össze négy vagy öt alkalommal a közel harminctagú bizottságot, valaki vagy valakik felelőtlensége miatt az ötvenmilliő forint költséggel épülő létesítményt még nem vehetik biztokukba. Azért nem, mert úgy épül, mint az a bizonyos Luca-széke.

Zsoldos Barnabás

Hazánkban az idén huszonegyedik alkalommal rendezték meg a politikai könyvnapokat. A MÁV Vezérigazgatóságon, a pártbizottság nevében Dobos Gábor, a személyzeti és oktatási szakosztály vezetője nyitotta meg a könyvnapokat
(Laczkó Ildikó felvétele)

Télen könnyebb, mint nyáron

Minden másnap szolgálatban

Az út túlsó oldalán már régen bezárt a Határcsárda. A balatonberényi vasúti megállóban krizantémok hervadoznak; az éjszakai mínusz öt fok megadta nekik a kegyelemdöfést. A körül üvegablakos nyári váróteremre sincs már szükség. A másik kicsiny, de annál melegebb helyiség sem telik meg, pedig Balatonszentgyörgy felé két vonat is megy rövid időn belül. A szomszédban két vasutast találok szolgálatban, *Kovács Endréné* személypénztárost és *Böröcz Sándor* málházót.

— Naponta nyolc vonat továbbít expresszárut. Télen-nyáron egyaránt rengeteg csomag érkezik. Emellett vonatmegfigyelési kötelezettségeink is vannak. Na, meg itt ez a félsorompó; elég sok baj van vele. Úgy, hogy nem unatkozunk — tájékoztat távirati stílusban Böröcz Sándor.

— Tíz üdülő tartozik Balatonberény megállóhely körzetébe — veszi át a szót Kovács Endréné. — Nyáron turnusváltáskor már itt megtelnek a vonatok. A nyári forgalmat a pénztárbevételek tükrözik a leghitelesebben. *A két pénztár havi forgalma eléri a négyszázötvenezer forintot.* Nagy az úgynevezett átmenő forgalom, amikor az utas előreváltott jegyével csak pecsételtetni áll az ablakhoz. Ilyenkorra körülbelül ötödére csökken a számuk, a téliesített üdülők meg a község lakosai vesznek jegyet rövidebb távolságokra. *A munkábajárók, s a diákok Marcalibe, Keszthelyre, Fonyódra utaznak.*

— Ha jól értettem a bemutatkozásnál, Ön nyugdíjas.

— Igen, a vasút ezen a környéken sem bővelkedik munkaerőben, ezért itt is jól jön a nyugdíjasok segítsége, még ha csak évi nyolcszáznegyven órára korlátozódik is. Rosszul mi sem járunk. A nyugdíjam háromezerkétszáz forint, a huszonegy forint órabér, a műszakpótlék, meg a mankópénz összehoz háromezernyolcszázat. *Minden másnap szolgálok és sokat számít, hogy helyben dolgozhatok. Ezt nem ok nélkül jegyeztem meg: a nyugdíjazásom előtt tíz állomáson fordultam meg.*

— Az a bizonyos mankópénz mennyit jelent a végelszámoláskor?

— Jóformán semmit. Egy pénztárban könnyen elszámolhatja magát az ember. Többet ad vissza, kevesebbet kér. Az ilyen apró tévedések fedezésére adják a havi hatvanforintos mankópénzt. *Ez régen sem volt sok, az áremelések óta meg egyenesen nulla.* Az elfizethetőség nagyobb, amikor csupán egyetlen havijegy ára meghaladja az ezer forintot. És megesik, hogy vonatindulás előtt két perccel ideállít egy tekintélyes csoport. A jegykiadásnál nagyon kell figyelni, ha a pénztáros nem akar a saját pénztárcájából pótolni...

Tóth Zoltán

Művészeti napok Dunakeszin

A dunakeszi József Attila Művelődési Központban 13. alkalommal rendezték meg a *Dunakeszi művészeti napokat.* Az október 25-től november 7-ig tartó kulturális programban közel húsz rendezvény szerepelt. Az ünnepélyes megnyitás utáni első esemény a Korona Pódium vendégjátékaként, *Virágok és kígyók között* címmel bemutatott *Pécsi Ildikó* Érdemes művész nagysikerű előadóestje volt. Vers és prózamondás több alkalommal is szerepelt a programban. *Művészet és ifjúság* címmel amatőr előadók mutatkoztak be a közönségnek.

A színházat kedvelőknek maradandó élményt nyújtott október 28-án a Játékszín előadása, amelyen *Tolnay Klári* kétszeres Kossuth-díjas kiváló művész és *Mensáros László* Kossuth-díjas kiváló művész lépett fel Jerome Kilty: *Kedves hazug* című — *Huszti Péter*, Kossuth-díjas művész által rendezett — kétfelvonásos játékában.

Széles körű válogatási lehetőséget biztosítottak a rendezők az ének. zene iránt érdeklődők számára is. A könnyűzenét — Szívemből énekelek címmel — *Korda György* műsora képviselte, amelyben *Szánti Judit, Balázs Klári* és az Expressz együttes működött közre. A komolyzenei műfajt a helyi Körzeti Állami Zeneiskola tanárainak, valamint a művelődési központ MÁV Férfikarának közös hangversenye, továbbá a híres Musica Humana kamarazenekar koncertje reprezentálta. Az Út- és Vasútépítő Vállalat helyi üzemében pedig a népzene, a népdalkedvelők érezhették jól magukat *Urbán Kati, Bojtor Imre* és a vasutas-szakszervezet népizenekarának hangulatos műsorán.

A művészeti napok rangját növelte, hogy a Magyar Rádió a programsorozat időpontjában — *Kóruspódium* című műsorában — közvetítette a dunakeszi MÁV férfikarral készített hangfelvételét. A legnagyobb létszámú közreműködő gárdát mozgósító rendezvény az a nagyszabású koncert volt, amelyen fellépett a művelődési központ koncert fúvószenekara, a *„Fesztivál fokozattal"* minősített férfikara és a város 3. számú általános iskolájának vegyeskara. Ezenkívül meghívott vendégként fellépett a Fóti Ifjú Zenebarátok kórusa, valamint a vasutas-szakszervezet zeneiskolájának vegyeskara.

A férfikar hangversenye

A Kodály Zoltán emlékére rendezett műsorban — a művelődési központ 500 személyes színháztermét megtöltő közönség előtt nagy sikerrel vezényelték együtteseiket *Gergely Gyula, Szakáll Lászlóné, Fónyadné Tomasek Etelka, Baráz József* és *Fürjes Lajos* karnagyok.

A programsorozat keretében a képzőművészet hivatásos és amatőr fokon is képviseltette magát. Nagyszámú érdeklődő jelenlétében október 29-én került sor *Kisfalusi Mária* keramikus és *Kocsis Imre* festőművész kiállításának megnyitására. November 1-én a Magyar Hűtőipar Dunakeszi Hűtőháza udvarán leplezték le ünnepélyes külsőségek között *Georgi Dimitrov* bronzból készült mellszobrát, születésének 100. évfordulója alkalmából. Az általános iskolák felső tagozatos tanulói részvételével képzőművészeti versenyt rendeztek grafika, szobrászat kategóriában. A diákokon kívül amatőr munkás képzőművészek is bemutatkozhattak új alkotásaikkal a járműjavító üzem étkezdéjében rendezett képzőművészeti kiállításon. *Czinege István* lakatos szobrai, *Tóth János* hegesztő fa- és kőfaragásai és *Péter Nándor* lakatos szobrai, plakettjei méltán arattak nagy sikert.

Az általános iskolák tanulói honismereti, helytörténeti vetélkedőkön vehettek részt. A legkisebbek a mesemozi előadásain szórakozhattak.

Szőnyi Lajos

Népzenei találkozó

A székesfehérvári vasutasok Vörösmarty Művelődési Házában — a csomópont gazdasági és társadalmi szervezeteinek támogatásával — november 13-án népzenei találkozót rendeztek. A műsorban fellépett a dunavarsányi művelődési ház népi együttese, valamint a székesfehérvári művelődési ház felnőtt és gyermek citera-együttese.

A műsor bevételét, 11 745 forintot a rendezők az arra rászoruló vasutas nyugdíjasok szociális körülményeinek javítására ajánlották fel.

Jubilál a vasutas óvoda

Harmincéves a nagykanizsai vasutas óvoda. Ebből az alkalomból az óvoda fejlődését bemutató fotó- és gyermekrajz-kiállítást rendeztek, majd a Kodály Zoltán Művelődési Házban ünnepségen emlékeztek meg a jubileumról. *Kárpáti Zoltánné* vezető óvónő mondott beszédet, emlékeztetve arra is, hogy három évtizeddel ezelőtt még csak harminc gyermeknek volt itt hely. A többszöri bővítések után az óvoda már száz gyermeket fogad.

Az ünnepségen kitüntetéseket és jutalmakat adtak át az intézmény nevelőinek és technikai dolgozóinak, majd az óvodások és a művelődési ház együttesei kultúrműsorral szórakoztatták a jelenlevőket.

Szepesi Józsefné

— Brigádtagok az egri várban. A pásztói VII. gépesített mozgó pályamesteri szakasz Radnóti szocialista brigádja kirándulást szervezett Egerbe. Megtekintették az egri várat és megismerkedtek a város egyéb nevezetességeivel is.

Kiállítás a Nyugati pályaudvaron

A Nyugati pályaudvar KISZ-bizottsága és a terézvárosi pft. főnökség szakszervezeti bizottsága *A szabad idő hasznos eltöltése* címmel kiállítást rendezett a körzeti üzemfőnökség kultúrtermében. Majdnem száz — vasutasok készítette — hímzést, lakásdíszt, festményt mutattak be az érdeklődőknek. A legszebb tárgyak készítőit — a látogatók szavazatai alapján — a szervezők jutalomban részesítették. *(Képünkön a kiállítás egy részlete látható.)*

Húszéves a Vidróczki néptáncegyüttes

Díszelőadás a gyöngyösi Mátra Művelődési Központban

Jelenet az együttes gálaműsorából
(Szabó Sándor felvétele)

A *Vidróczki néptáncegyüttes az* idén ünnepli megalakulásának 20. évfordulóját. Ebből az alkalomból november 12-én a gyöngyösi Mátra Művelődési Központ színháztermében díszelőadást tartottak.

Az együttes feladatának tekinti szűkebb hazánk, a palócföld dalainak, táncainak gyűjtését, feldolgozását és méltó színpadi bemutatását. Az együttesben jelenleg 150 fiatal tanul. Évente átlagosan 50-60 előadást tartanak az ország különböző helyein, hozzájárulva ezzel népünk folklórművészeti életének gazdagításához. Az együttes a gyöngyösi Mátra Művelődési Központ égisze alatt működik, a Városi Tanács, a Gyöngyszöv ÁFÉSZ, a MESZÖV és a vasutas-szakszervezet közös fenntartásában.

Több alkalommal vendégszerepeltek külföldön, a szocialista országokban, valamint Olaszországban, Dániában, Belgiumban, Görögországban, Törökországban, Franciaországban és az NSZK-ban. A néptáncosok országos minősítő rendszerében Arany II. fokozatot elért együttes megkapta a *Szocialista Kutúráért* kitüntetést, a *KISZ KB Dicsérő Oklevelét* és az *Országos Béketanács elismerő oklevelét.* Az évek során véglegesen elnyerte a *Kiváló Együttes* címet.

ISMERD MEG HAZÁDAT!

Vetélkedő az Utasellátó klubkönyvtárában

November 13-án országos vetélkedő színhelye volt az Utasellátó klubkönyvtára. Szocialista brigádok mérték összse tudásukat Észak-Magyarország nevezetességeiről.

Második alkalommal került megrendezésre ez a vetélkedő egy több évesre tervezett sorozat részeként, mely az *„Ismerd meg hazádat"* címet viseli, és célja hazánk tájegységeinek a megismerése és művészeti értékeinek a felfedezése.

A döntőt több hónapos felkészülés előzte meg. A benevezett brigádok közös kirándulásokon vettek részt, hogy a helyszínen tanulmányozhassák a tájegység építészeti és képzőművészeti értékeit. *Egy-egy út alkalmával az idegenvezető is a brigádtagok közül került ki.* A sikeres felkészülést a versenyre nemcsak a helyszíni tapasztalatok segítették elő, hanem a különböző témakörökből — földrajz, történelem, építészet, képzőművészet — szervezett előkészítő előadások és a témához kapcsolódó irodalomjegyzék is.

Nem volt irigylésre méltó a négytagú zsüri — *Malomhegyi Imre*, a vállalat közművelődési bizottság elnöke, *Molnár Józsefné* versenyfelelős, *Lelkes Gabriella* alapszervezeti KISZ-titkár és *Nagy Gáborné* tanár zsürielnök — helyzete, amikor a vetélkedő megkezdése előtt az egyes városok nevezetességeiről saját fotók és képeslapok alapján összeállított tablókat értékelte. A versenyzők a tablókon nemcsak fotókat állítottak ki, legtöbbjüknél az anyag elrendezése és a feliratok is igen esztétikusak voltak.

A tulajdonképpeni versengés *borkóstolóval vette kezdetét,* nem kis derültséget keltett, hogy vendéglátóipari szakemberek közül sem tudta mindenki eltalálni Észak-Magyarország három híres borfajtáját. A további feladatok is sok fejtörést okoztak a résztvevőknek. Így például az irodalom témakörnél, amikor előadóművészek tolmácsolásában monológok hangzottak el a megadott művekből, és ki kellett találni a szereplő nevét, vagy amikor három képeslap alapján kerülhetett sor az idegenvezetésre.

A versenyen részt vevő brigádok alapos felkészültségről tettek bizonyságot. A zárszóban nem véletlenül említette *Varga Józsefné,* a vállalati szakszervezeti bizottság szervező titkára, hogy a vetélkedőre nevezett kollektívák közelebb kerültek a szocialista brigádok hármas jelszavának teljesítéséhez, hiszen a döntőn elért helyezéstől függetlenül gazdagodtak tudásban, tapasztalatokban.

A nemes versengés győztese a miskolci területi igazgatóság *Petőfi Sándor* szocialista brigádja lett, jutalmuk kéthetes külföldi üdülés, második a Baross Gábor (központ) és a harmadik a (Petőfi Sándor szocialista brigád (szállítási csoport) helyezett csapatok pénzjutalomban részesültek.

Gócza Ferencné,
a klubkönyvtár vezetője

Borkóstolás közben a Zalka Máté brigád
(Skoda László felvétele)

HOL FÜRÖDJÜNK, HOGY FÜRÖDJÜNK?

Egyetlen percig sem vitatom: valóban a legfontosabb társadalmi vitáink egyike, hogy legyen-e nudista strand Magyarországon, vagy maradjon-e a jól bevált fürdőruha. Képes hetilapjainktól az irodalmi lapig megannyi betűvető társam foglalkozott a közérdekű kérdéssel, miért ne szóljak róla hát én is, aki barátai által tudottan fogékony a gazdasági kérdések iránt? Szó sincs félreértésről, tudatában vagyok annak, hogy a nudizmus nem holmi újkeletű, közgazdasági kifejezés — semmi köze az energiaválsághoz, nincsenek hatással rá a világgazdasági recesszió begyűrűzései, s nem része az életszínvonal-politikának. Ám ha azokat a fürdőruha-költeményeket veszem szemügyre, amelyeket a közelgő tél után jövő tavaszra gondolva nemrég mutattak be egy divatbemutatón, menten megértem az összefüggést. Itt egy pánt, amott egy csomó, az árcédulán pedig háromjegyű szám... kell-e folytatni? Takarékosságra törekvő korunkban leggazdaságosabb megoldás, ha lent sincs semmi, fent sincs semmi.

Hírlik — olvashattunk erről a lapokban —, hogy Délegyháza környékén (található a Budapest—Kelebia vonalon) a tettekre készek már cselekedtek is, s ez az állami költségvetés bevételoldalát sem rendítette meg, sőt. A perzselő kánikulában időnként megmegjelent egy tetőtől talpig egyenruhába öltözött férfiú, s a közerkölcsök megsértésére hivatkozva a korszerű fürdőruhákkal egyenértékű büntetéspénzt szedett. Ruháikhoz lépdeltek hát a meztelen fürdőzés hívei, hogy pénzzel váltsák meg azt a jogot, ami minden újszülöttnek bérmentve és adózásmentesen kijár. S eközben ama felismerésre is ráébredhettek: zsebek is csak ruhán lehetnek. Továbbá: bármit mondtunk is egykoron, mégis igaz az egykoronnál régebbi állítás, miszerint a ruha teszi az embert. Folyóparton a fürdőruha...

Nem kétlem persze, mindig is lesznek szemérmesek, akik nem kívánnak aktív szereplői lenni e nudista-show-nak. Inkább moziba mennek. Kulturálódni természetesen. Honfiúi—honleányi hévvel pártolni a magyar filmművészetet. Sok jól öltözött mozirajongó szemlélheti e hetekben a korszerű társadalmi mondandót rejtő, új alkotásainkat. Az egyiknek a szereplői — legalábbis a forgatókönyv szerint — pályatársnőim. Egy vonzó, szőke fiatalasszony, meg egy ugyancsak nem csúnya fekete lány, akik — egymásra néznek. Addig néznek egymást, addig néznek, amíg egyikük leleplező riportot nem ír társadalmunk visszásságairól, másikuk ott nem hagyja a férjét... aztán már mi is nézhetjük őket. No persze, nem a nudista strandon, hanem a heverőn. Egyikükön sincs fürdőruha.

Nem kétlem persze, mindig is lesznek szemérmesek, akik nem kívánnak aktív szemlélői lenni az ilyen extrém történetnek. Node a békeharc, a leszerelés iránti vágy igazán nem mondható elvontnak. Az e témában érdekelt — és melyikünk ne lenne érdekelt — néző megszemlélheti a Guernicát. A film végefelé — miként a cím ígéri — Picasso világhírű festményét is, de addig csupán a madridi múzeum felé vezető utat. Amely egy kíváncsi természetű, budapesti téglagyári munkáslány számára megannyi buktatót rejt. Miként Orpheusnak, neki is alá kell szállnia az alvilágba... pontosabban a nyugatnémet nagyváros, Frankfurt pornó-negyedébe. Derék filmeseink, az elrettentés céljából megmutatják, hogy mi történik egy ilyen pornó-negyedben, odaát. Egy lány — nem a budapesti, a téglagyárban téglákat emelgető, hanem a Frankfurtban, szabad idejében zenét tanuló — ledobja magáról köntösét, s nincs alatta fürdőruha. E szép lány a testét mutogatja. Pénzért mutogatja, természetesen — vagyis nem ő fizet, hogy ott lehessen a nudistastrandon —, de ki fizet neki? Természetesen akik látni akarják. A frankfurti kíváncsiak. De e lányt mi látjuk, magyar nézők... hogy is van ez? Tehát a magyar filmesek fizettek a lánynak azért, hogy mutassa meg, mit mutatna a nyugatnémet bámulóinak, ha történetesen nem egy békeharcos magyar filmben szerepelne, hanem egy embert lealacsonyító odaáti pornónegyedben. Akinek e pucér lány láttán nem jut eszébe a világméretű leszerelés fontossága, az magára vessen!

Sejtelmem sincs arról, hogy miként vélekedik Sir Geoffrey Howe, a brit konzervatív kormány pénzügyminisztere a nudizmusról, meg a békeharcról, ám különös vasúti kalandja őt is meglehetősen szalonképtelen helyzetbe hozta a ködös Albionban, Manchester és London között. Az történt ugyanis, hogy amíg békésen szendergett egy expresszvonat hálófülkéjében, valaki elcsente a nadrágját. Ha jól meggondolom, aligha kevésbé dermesztő látvány egy konzervatív miniszter, hagyományos csomóra kötött nyakkendővel, jól vasalt zakóban, nadrág nélkül, amint a londoni Victoria pályaudvaron „hordár!"-t, netántán „rendőr"-t kiált, mint a nyakkendőt sem viselő délegyházi fürdőzők. Nem tudom, hogy az Utasellátó hálókocsijaiból eddig hány nadrág tűnt el (s ha eltűnt már ily becses ruhadarab, magasrangú kormánytisztviselő volt-e a kárvallott), de egy s más információ megnyugvással tölt el.

Az a tény, hogy az egyik budapesti strandfürdő női öltözőjébe a fürdési idő alatt mentek be férfi szerelők, nem jelenti azt, mintha engedélyeznék a honi nudizmust. Arról van szó csupán, hogy a munkaidő jobb kihasználása iránti igény végre valahára nyitott fülekre talált. Ki ne örvendene ennek? Ama törekvésből, hogy a pályarekonstrukciók hatására gyorsabban lesznek a belföldi expresszvonatok, nyilvánvalóan következik: a MÁV a jövőben sem kapcsol hálókocsit e szerelvényekhez, nálunk aligha tűnhet el tehát miniszteri pantalló az expresszen. Egyik-másik filmkészítőnk szemléletmódja pedig egyértelműen méltánylandó. Mórickával ellentétben ugyanis, nekik nem mindenről a pucérság, hanem a pucérságról is a kizsákmányolás és a fegyverkezés elleni harc jut az eszükbe. Micsoda különbség!

F. T.

Egymást metsző életutak

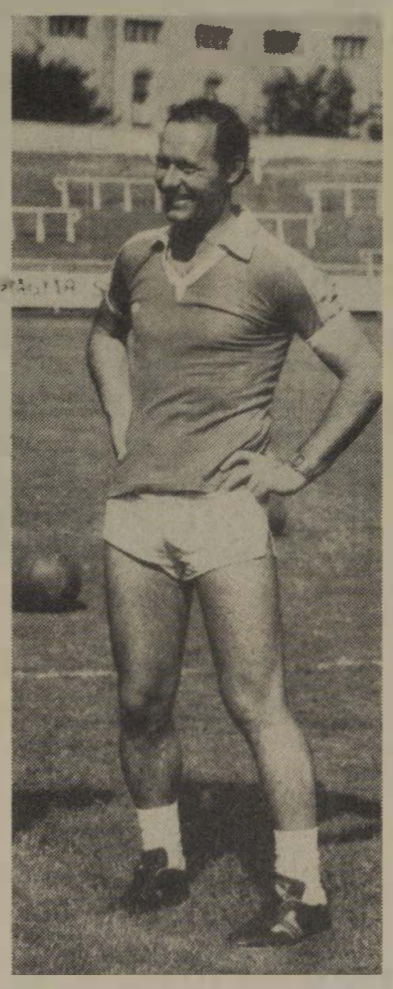
BESZÉLGETÉS SZENTMIHÁLYI ANTAL EDZŐVEL ÖNMAGÁRÓL ÉS A BVSC LABDARÚGÓ CSAPATÁNAK LEHETŐSÉGEIRŐL

A futballsors fura fintoraként a BVSC akkor kapott rangos szakvezetőt, amikor a labdarúgócsapat — elmúlt negyedszázados történetének — mélypontjára süllyedt. A vezető edző nem más, mint *Szentmihályi Antal*, az említett mélypont pedig a honi futball harmadik vonalát jelentő területi bajnokság. Hogy Szentmihályi és a BVSC útja egyszer a harmadik osztályban metszik egymást, ezt nemrégiben még lázálmunkban sem képzeltük volna. De elmúltak a *Mészöly, Rendek, Murár, Csernai* nevével fémjelzett élvonalbeli idők, sőt az NB I B-s és az NB II-es évek is nosztalgikus emlékeket ébresztenek ma már.

És Szentmihályi? Nyolc magyar bajnoki címmel, egy olimpiai arannyal, 31 válogatottsággal és 380 élvonalbeli mérkőzéssel a tarsolyában kóstolt bele az edzősködésbe. *Az újpesti tanulóévek után a Székesfehérvári MÁV Előréhez szerződött.* Két ízben is heroikus küzdelemben tartotta „benn" a legmagasabb osztályban a személyi és tárgyi feltételeiben egyáltalában nem NB I-es fehérvári vasutasegyüttest. A Tatabánya, az MTK-VM és a Videoton voltak a soron következő állomások. De hogyan jut el valaki a Sóstótól a Szőnyi útig — nyártól őszig?

— Hirtelen úgy éreztem, hogy elegem van az élvonal légköréből. Más környezetre, hangulatra van szükségem. Még azt sem tartottam lehetetlennek, hogy néhány esztendőre önkéntes száműzetésbe vonulok. *És akkor megkeresett a BVSC.* Nekem, csupán két feltétel villant az eszembe. Elkövetkezendő csapatom legyen fővárosi és legyen törekvő. Akarjon valamit, tűzzön célt maga elé. Aztán, hogy hányadik osztályban szerepel, az pillanatnyilag nem számíthatott. *A BVSC maradéktalanul megfelelt a kettős kritériumnak. Rövid gondolkodás után aláírtam . . .*

A kiválasztottak közül is nagyon kevésnek adatik meg, hogy a Maracana, a Wembley és a Bernabeu stadionban töltse el egész pályafutását. Az élsportban képtelenség mindörökre a hullámhegy tetején lovagolni, az „igen" mellett a „nem" elfogadására és férfi módon kell készenállni. De a célok — ha igazak és nemesek — a BVSC portáján is érnek annyit, mint bárhol másutt a labdarúgás világbirodalmában.



Szentmihályi Antal

— Ha egy szebb napokat is látott, patinás klub visszalép a rangsorban, akkor ott általában elszabadulnak az indulatok. A BVSC szerencsére megőrizte méltóságát. Nem folyt bűnbakkeresés, senki sem követelt fejeket, de nem is fogadkozott, hogy azon nyomban visszakerülünk az NB II-be. Értelmesen, árnyaltan fogalmazták meg a célt, a lehetőségeket, a körülményeket figyelembe véve. Vagyis: *előbb-utóbb felkerülni, de közben meg kell teremteni a tartós NB II-es lét feltételrendszerét.* Első fázisként a Duna-csoport élmezőnyében szeretnénk végezni, biztos alapot teremteni a majdani továbblépésre. Ebben kérték az én segítségemet.

Az átlagolvasó, ha egyebet nem is tud a vasutasegyüttesről, annyi bizvást megragadt az emlékezetében, hogy a BVSC a főváros egyik legjobb nevelőegyesülete. A termékeny zuglói talajból egymás után nőttek ki a talentumok. *Törőcsiktől, Feketétől, Lazsányitól, Becseitől* kezdve, a legfrissebb évjáratig. *Varga István* és *Nándor, Kerepeczky, Szeibert, Krómer, Polónyi.* De ma már egyikük sem viseli a BVSC-ben a kék-fehér mezt. Az alacsonyabb osztályok egyik meghatározó jellegű funkciója a felfelé áramoltatás. Hogy minőségi módon kielégítsék az élvonal igényeit, szolgálják annak érdekeit. Kielégítik, szolgálják, ám a vérveszteségbe bele is sápad a legtöbb nevelőegyesület.

— Nézzük inkább a jelenség kedvező oldalát. A nevelőegyesületekben felgyorsul a játékosok vándorlása. Óriási a jövés-menés. De mindig kínálkozik viszont szabad hely. A serdülők, ifisták éreznek távlatot, perspektívát. Vállalják a verejtékezést, hogy bekerüljenek az első csapatba és akkor talán rájuk is felfigyelnek egyszer. *Következésképpen a mi csapatunk átlagéletkora a legalacsonyabb.* A még törekvő futballistákat könnyebb munkára fogni, fegyelemre szoktatni. Nem lelkesedem az NB I-ből kikopott önjelölt zsenikért, akik sértődöttek és kegynek tekintik, ha kilencven perc alatt futnak néhányszáz métert . . .

Az amatőr labdarúgásban is bizonyíthat az edző. Hiszen itt csekély szerepet sem játszik a pénz, egészen más jellegű motivációs bázist kell kiépítenie. Az önbecsülésre, a sportszeretetre és legfeljebb a halvány távlati lehetőségekre hivatkozhat. De egyben ez a munkakör legnagyobb buktatója, anyagias, eredményre orientált, teljesítményt követelő világunkban.

— *Mint a kis csapatok többsége, mi is küszködünk költségvetési tilalomfákkal. Megpróbálunk dicsőségből boldogulni.* A fegyelmet csak önkéntes alapon lehet betartatni, hiszen a játékosoknak nem a futball, hanem a munkahelyük kínálja az egzisztenciát. Túlórázás, továbbtanulás, mozgalmi élet, mind-mind helyet követelnek a délutáni programban. Az edzéseken sok a hiányzó. De még inkább hiányoznak a nézők. Az a hat-hét nyugdíjas, valamint a szűk körű rokonság nem tekinthető szurkolóseregnek. Pedig szeretnénk valakinek bebizonyítani, hogy iparkodunk, küzdünk, nekifeszülünk a feladatoknak.

Török Péter

Dombóváron népszerű a természetjárás

Az idén sem tétlenkedett a *Dombóvári VMSE* természetjáró szakosztálya. A természetjárás, a szabad idő hasznos eltöltésének népszerűsítését jelzi Dombóváron, hogy a fiatal szakosztály taglétszáma már hatvannyolcra emelkedett, és gyarapszik a túrákon rendszeresen részt vevők száma is.

A saját szervezésű gyalogos- és kerékpáros túrák közül is kiemelkedik az Óbányán eltöltött két nap, ahol huszonheten járták a Mecsek szebbnél szebb tájait és ügyességi versenyeken fejlesztették tájékozódókészségüket.

A szakosztályból huszonöten vettek részt a Vasutasok Szakszervezete Természetbarát Szakbizottsága által megrendezett XXIX. országos vasutas természetbarát találkozón Sopronban. Júliusban *Trencséni Zsigmond* vezetésével 116 kilométeres gyalogtúra során elvezték a Magas-Tátra tájait, festően komor sziklái és tavainak lenyűgöző szépségét.

Az évi program szerint az a céljuk, hogy minél többen szerezzenek minősítést, ezért számos minősítő túrán vettek részt, többek között a mecseki „Csillagtúrán" és a szarvasi országos természetbarát találkozón is.

— Szakosztályunk célja, hogy környezetünkben minél több emberrel szerettessük meg, vétessük észre a természet adta tájak szépségét, változatosságát és minél több embert vegyünk rá arra, hogy szabad idejét a természetben, egészséges körülmények között hasznosan töltse — fogalmazta meg *Martonné Orbán Júlia* szakosztályvezető.

Kispályás bajnokság

A dombóvári csomópont vasutasai már 1952-ben bekapcsolódtak a kispályás labdarúgásba. Ez a sportág hamarosan az egész városban kedvelt mozgalommá vált. A városi bajnokság első osztályában jelenleg 12 csapat, a második osztályban szintén 12 csapat verseng a győzelemért.

A városi bajnokságban öt vasutas csapat szerepel, ebből három az első osztályban. Az idei kispályás labdarúgó bajnokság első helyezettje az üzemfőnökség Dízel csapata lett, a MÁV Gépállomás előtt.

HÍREK

— **Fotókiállítás.** A közelmúltban a kisújszállási művelődési házban rendezett kiállításon mutatkozott be fotóival ifj. Papi Lajos, a szolnoki járműjavító kisújszállási üzemének lakatosa. Az érdekes kiállítást, amelyet több mint félezer látogató tekintett meg, Nagy Zsolt, a Szolnok megyei Néplap rovatvezetője nyitotta meg.

— **Kertbarátok egymás közt.** A nagykanizsai vasutasok Kodély Zoltán Művelődési Házának kertbarátköre megkezdte foglalkozásait. Az első találkozón levetítették a debreceni országos kertbarát-kiállításról készült filmeket, majd minden kiállító díszes emléklapot kapott.

— **Búcsúztatás.** Harminchárom nyugdíjba vonuló dolgozót búcsúztatott a napokban a nagykanizsai körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága. Tóth János szbelnök búcsúztatta a megjelenteket, méltatva több évtizedes munkásságukat, lelkiismeretes vasúti szolgálatukat. Utána átadta a szakszervezeti bizottság ajándékait.

— **Kirándulás.** A sátoraljaújhelyi pályafenntartási főnökség II. Rákóczi Ferenc szocialista brigádja — a családtagokkal együtt — kirándulást szervezett a festői szépségű zempléni hegyekbe. Megtekintették a környék nevezetességeit, köztük a Lászlótanyát és Mátyás király kútját.

— **Mai Magazin ankét.** A lap olvasóival, szocialista brigádvezetőkkel találkozott november 9-én Győrben Ónódi Zsuzsa a Mai Magazin szerkesztője. A vasutasok Arany János Művelődési Házában tartott összejövetelen szó esett a szerkesztési munkáról és a lapterjesztés feladatairól.

— **Szakszervezeti oktatás.** A székesfehérvári körzeti üzemfőnökségen október utolsó hetében megkezdődött az 1982 83-as szakszervezeti politikai tömegoktatás. Az üzemfőnökség területén 13 tanfolyami csoportban összesen 750-en vesznek részt a politikai oktatásban.

— **A KTE rendezte.** A Dowty-féle, rendező-pályaudvari sebességszabályozó rendszerről tartott előadást a közelmúltban Celldömölkön Tordai László, a KPM műszaki és fejlesztési osztályának vezetője. A Közlekedéstudományi Egyesület által rendezett előadáson a GYSEV szakemberei is részt vettek.

Olvasóink figyelmébe

A Magyar Vasutas következő 25. száma — tekintettel az év végi ünnepekre, munkaszüneti napokra — nem a szokott időben, hanem egy héttel később, december 20-án jelenik meg, összevontan a 26. számmal, 12 oldal terjedelemben.

LAKÁSCSERE

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

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

Elcserélném másfél szoba összkomfortos, nagy erkélyes, 49 négyzetméteres, tizedik emeleti, hívóliftes MÁV-bérlakásomat azonos méretű, illetve komfortfokozatúra MÁV-dolgozóval. Lehet tanácsi vagy kertes családi ház is. Cím: Budapest XV., Rákos út 100. sz. X. em. 65. Nagyné. Üzemi telefon: 81-81.

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

Elcserélném dunakeszi kétszobás, komfortos, gázfűtéses, modern, Dunára néző, IV. emeleti (lift nincs), 50 négyzetméteres, csendes MÁV-bérlakásomat Budapesten levő egy szoba, plusz két félszobás tanácsi vagy MÁV-bérlakásra, esetleg kertes házra (tatarozásra szoruló is érdekel). Vác—Budapest vonali is lehet. Kovács Béla, Dunakeszi, Nap u. 4. IV. 19/A.

Elcserélném egy szoba komfortos, 38 négyzetméteres, gázfűtéses, világos, budai MÁV-bérlakásomat vasutas dolgozóval — tanácsi vagy saját tulajdonú lakásra, házra, lehet Pest környéki is. Érdeklődni 7—15 óra között a 183-664, 15 óra után és szombat, vasárnap 363-260 telefonszámon lehet.

Elcserélném egy szoba, konyha, előszoba, fürdőszoba, W. C.-s, 200 négyszögöles kertes lakást — jó közlekedés és bolthálózat — két kisebb, szoba-konyhás lakásért az I—XXII. ker. bezárólag. Érdeklődni csak személyesen szombat, vasárnap egész nap, Kisvárdainé, Budapest XI., Albertfalva, MÁV-állomással szemben.

„Nyíregyháza városért"

A dobogó tetején is Bakosi Béla maradt

Bakosi Béla, a Nyíregyházi Vasutas Spartacus SC atlétája, a hármasugrás kétszeres fedettpályás Európa-bajnoka a közelmúltban megkapta a *„Nyíregyháza városért"* érdemérmet. A kitüntetést a városi tanács elnöke, *dr. Gyurityku Kálmán* adta át.

Eddig a hír.

Az esemény hátteréről a nyíregyházi vasutasatléták vezető edzője, *Orendi Mihály* tájékoztatta lapunkat:

— *Bakosi Béla rendkívül nagy megtiszteltetésben részesült, hiszen ezzel az érdeméremmel évente mindössze egy-két személyt tüntet ki a városi tanács. Azoknak ítélik oda, akik valami jelentőst, maradandót alkottak, tettek Nyíregyházáért. A jutalmazottak között eddig még nem akadt sportoló, Bakosi volt az első . . .*

Nézzük csak, ki is ez a huszonöt esztendős, halkszavú fiatalember, s vajon mivel érdemelte ki ezt a megtiszteltetést . . .

— Tulajdonképpen véletlenül kezdtem el sportolni — nyilatkozta még egy korábbi beszélgetésünk alkalmával. — *Tizenhét éves voltam, amikor testnevelő tanárom, Harcsa Zoltán megkért, induljak el a megyei középiskolás bajnokságon.* Három számban versenyeztem, magasban, távolban és hármasugrásban, de csak hármasban kerültem a döntőbe . . .

Bakosi Béla

Végül is fönnakadt a sportág még igen nagylyukú hálóján, hála testnevelő tanárának, illetve későbbi edzőjének, Sigér Zoltánnak. Beleszeretett a sportágba.

— Óriási játék a hármasugrás — magyarázza lelkesen —, nem elég hozzá, hogy jó erőnlétben legyek, hanem technikailag is minden apró mozdulatot jól kell csinálnom, hogy a homokban minél messzebb hagyjam ott a nyomomat. Nagyszerű érzés legyőzni a távolságot . . .

Hát még milyen nagyszerű érzés, ha nemcsak a távolságot, hanem az ellenfeleket is legyőzi az ember. Mint tette, teszi ezt Bakosi Béla. Pályafutásának sikerét az EB-aranyak mellett még számos érem, helyezés, értékes trófea, csúcseredmény fémjelzi.

A „Nyíregyháza városért" érdemérem adományozói azonban a győzelmeknél, sikereknél is távolabbra tekintettek, amikor Bakosi Béla személye mellett döntöttek. *Olyan sportolót tüntettek ki, aki még legfényesebb diadalainak mámorában is megmaradt szerény, közvetlen, egyszerű nyíregyházi fiatalembernek*, akinek viselkedését a címeres mez, az érte szóló Himnusz sem alakította át öntelté, nagyképűvé . . .

Így és csakis így válhatott Bakosi Béla az atlétika és a város büszkeségévé.

P. Gy.

Véradók és vérkapók találkozója

A gyöngyösi MÁV Kitérőgyártó Üzemben a közelmúltban véradó-vérkapó találkozót rendeztek, amelyen kétszázan vettek részt. A megjelenteket *Rózsahegyi Gézáné*, az üzem Vöröskereszt szervezetének titkára köszöntötte, és méltatta a véradás jelentőségét. *Az idén 183 dolgozó összesen 69 liter vért adott térítésmentesen.*

Az ünnepségen *Tar Józsefné*, a járási Vöröskereszt szervezet titkára, a többszörös véradóknak kitüntetéseket adott át. A Kiváló véradó kitüntetés arany fokozatát hatan, ezüst fokozatát tizen, bronz fokozatát pedig nyolcan kapták meg. Tizenhat aktivistát könyvvel, illetve vásárlási utalvánnyal jutalmaztak.

A területi versenyen

Celldömölki tűzoltók sikere

A közelmúltban Celldömölkön rendezték a szombathelyi vasútigazgatóság tűzoltórajainak területi versenyét. A 800-asok kategóriájában hazai siker született. A győztes raj, a vontatási üzemegység tűzoltóvonatának egységparancsnokával, *Finta Sándor* önkéntes tűzoltó hadnaggyal az eredményhirdetés után beszélgettem.

— *1973-tól vagyok tűzoltóparancsnok* — mondja Finta Sándor, aki „civilben" géplakatos a vontatási üzemegységnél. — *Az eddigi járási versenyeken hét első és két második helyet szereztünk. 1974-ben az országos vasutas tűzoltóversenyen 17 csapat közül lettünk a hetedikek.*

— Hogyan készülnek a feladatokra az önkéntes tűzoltók?

— *Tűzoltóink mindegyike becsületes munkásember, a körzeti üzemfőnökség celldömölki vontatási üzemegységénél dolgoznak, négy műszakban.* Minden műszakban készenlétben áll tehát egy-egy raj a tűzoltóvonat eredményes működtetésére. A gyakorlatokat mindig munkaidőn kívül végezzük. Sajnos, nehéz a fiatalítás, átlagéletkorunk 40 körül van . . .

— Milyen segítséget kapnak a szolgálati vezetőiktől?

— Közvetlen főnökünk *Fehér Tamás*, az üzemfőnök műszaki helyettese minden lehető segítséget megad a számunkra. Ez a támogatás több, mint a hivatalból elvárható vezetői magatartás. Érzi és érezteti is velünk feladataink fontosságát. Jól felkészült gárdánk hatalmas tűzkárokat akadályozhat meg felelősségteljes munkájával.

Sz. J. I.

Könyvkiállítás

A budapesti vasútigazgatóságon október 28-án műszaki, közgazdasági, szépirodalmi *kiállítással egybekötött könyvvásár nyílt.* Ez alkalommal 225 impozáns külsejű írott alkotást tártak az olvasók elé.

A sorrendben 21. könyvkiállítást *Nagyrónai László* vasútigazgató-helyettes nyitotta meg. A szakvezető beszédében kihangsúlyozta, majd élő példával igazolta a könyvek szerepét a gazdasági, a politikai élet fejlődésében. A két napig tartó kiállításon *Koller György* osztályvezető és *Baka János*, az igazgatóság főenergetikusa tartottak könyvismertetőt a vasúti pályaépítés és fenntartás módszereiről, illetve a Dízel-mozdonyvezetők zsebkönyvéről. A kiállításon a korábbi hagyományokhoz híven most is 10 könyvet sorsoltak ki a résztvevők között.

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—5331. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgato
ISSN 0460--6000

VILÁG PROLETÁRJAI, EGYESÜLJETEK!

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

XXVI. ÉVFOLYAM, 25—26. SZÁM ÁRA: 1,30 FORINT 1982. DECEMBER 20.

Kellemes karácsonyi ünnepeket,
sikerekben gazdag, békés,
boldog új évet kívánunk
lapunk minden kedves olvasójának!

Egymásra számítva

Még néhány nap, és elmondhatjuk: mögöttünk immár az esztendő. Még néhány nap, és elmondhatjuk: megkezdődött az esztendő. Minden múltra és jövőre utaló jelző nélkül. A feszültségoldó, jókedvteremtő szilveszteréj valójában eddig sem választott szét egymáshoz illeszkedő folyamatokat, s most még kevésbé az határozza meg cselekedeteinket, hogy 1982, vagy éppen '83 olvasható a naptár fedőlapján. Amit az idén kellett (volna) megtennünk, azt várják tőlünk jövőre is..., azzal a különbséggel persze, hogy amit '82-ben elmulasztottunk, azt '83-ban jó lenne pótolni.

Akarva-akaratlan, a gazdálkodás iránt érdeklődő nép lettünk, maholnap hazánk a tíz és fél millió közgazda országa. Immár nemcsak arról van szó, hogy a szakemberek tájékoztatnak a kedvező, vagy kedvezőtlen folyamatokról: *mi magunk is érzékeljük, miként mennek nálunk a dolgok, s együttesen keressük a továbbhaladás lehetőségeit.* A december az idén sem csupán a karácsonyra készülés jegyében telt el: a társadalom megannyi fórumán tanakodtak és összegeztek.

A Szakszervezetek Országos Tanácsának december 10-i ülésén a jövő évi népgazdasági tervvel és az annak megvalósításával összefüggő szakszervezeti feladatokról esett szó. Ekkor mondotta *Gál László*, a szaktanács főtitkárhelyettese egyebek között azt: *„A jövő évi terv megvalósításában a szakszervezeti szervekre is fontos feladatok várnak. Így elsősorban, hogy agitatív felvilágositó, meggyőző munkával segítsék a terv fő célkitűzéseinek megismertetését, a megvalósítás érdekében pedig az egységes cselekvést."* Beszélt arról is, hogy a szocialista munkamozgalmak körében növelni szükséges a fejlesztéssel, szervezettséggel kapcsolatos munka súlyát, hatásfokát... A feladatok közül joggal tehetjük a sor elejére a minőség javítását.

E tanácskozáson szólalt fel *Faluvégi Lajos*, a kormány elnökhelyettese is, aki arra mutatott rá: *„Az 1983. évi népgazdasági terv és az erre épülő távolabbi elgondolások jó alapot adnak olyan új népgazdasági arányok és gazdálkodási feltételek megteremtéséhez, amelyek utat nyitnak a kibontakozáshoz, a gazdasági teljesítőképesség erősödésén alapuló lendületesebb fejlődéshez."*

Ugyancsak december első felében tanácskoztak az országgyűlés szakbizottságai is, hogy a népgazdaság részterületeire bontva elemezzék a történteket és a tennivalók listáját. Az építési és közlekedési bizottság ülésén, házunk tájáról szólva elhangzott: *1982-ben a távolsági személyszállítás mintegy kétszázalékos tervezett növekedésével szemben 3-4 százalékos teljesítményelmaradással lehet számolni, az áruszállításban pedig a fuvarigények mind a belföldi, mind a nemzetközi forgalomban várhatóan elmaradnak az előző évitől és a tervezettől egyaránt.* Az 1983. évi tervben a személyszállítási igények további mérséklődésével számolunk, az áruszállítási teljesítmények tervezett mértéke pedig — a gazdaság várható növekedésével összhangban — az 1982. évi szinten marad.

Vélhetnénk: e helyzetért elsődlegesen a tőlünk független, vagy csak részben függő körülmények okolhatók. Ám megtorpanásunk hátterében az is érzékelhető, hogy nem voltunk képesek megfelelően válaszolni arra a világméretű kihívásra, amely — kétségkívül — jó néhány nálunk fejlettebb országot is nehéz lecke elé állított. Ez jószerivel minden szakmára igaz. *Napjaink feladványa viszont éppen az, hogy ne másokra mutogatva, hanem önnön lehetőségeinket elemezve keressük a mindenki számára előnyös megoldásokat.* A közlekedési tarifák emelésekor megírtuk: hiába nem növekszik (sőt: az utasok számának csökkenése miatt mérséklődik) a MÁV bevétele, a pályaudvarokon megfordulók, a vasút szolgáltatásait igénybe vevők hatványozottabban hánytorgatják fel fogyatékosságainkat. Az említett parlamenti tanácskozás ugyancsak tanúsította: *még a költségvetési forintok elosztását ismerők is megemlítették, hogy a drágább viteldíjért jobb színvonalat — tisztább és pontosabb vonatokat, előzékenyebb munkát — várnak.* S valóban: az utasok számára nehezen elfogadható érv, hogy a forintok nálunk is szűkre szabottak. Nem a japán vasutak sebességét várják el tőlünk, csupán azt, amit — az adott körülmények közepette is —, az eddigieknél nagyobb akarással, következetesebb fegyelemmel, a több évtizedes rossz beidegződések feledésével megtehetünk. *Immár a MÁV-nál sem csupán lehet, de kell is üzletpolitikáról beszélni, s szolgáltatói tudattal felvértezve cselekedni.*

Lapzártánk idején az országgyűlés tanácskozott: a parlament patinás épületében kevésbé a részletekről, inkább az országos teendőkről vitatkoztak. Ezt az ülést csakúgy, mint az előzőeket, felelősségtudat jellemezte. Annak tudata, amelyet az MSZMP Központi Bizottságának december 1-i üléséről közreadott közlemény ekként összegezett: *„Az 1983. évi terv valóra váltása jelentős és összehangolt erőfeszítéseket kíván; megköveteli az állami, párt- és társadalmi szervek egységes cselekvését."*

Az egységes cselekvésből — ki-ki a maga helyén, saját lehetőségeit és felelősségét átérezve — valamennyiünknek részt kell vállalnunk. Számítanak ránk — s számítunk egymásra.

F. T.

NOVEMBER 25-ÉN

Ülést tartott az elnökség

A testület elfogadta a MÁV Munkavédelmi Szabályzatát

A vasutas-szakszervezet elnöksége november 25-én ülést tartott. Ritkán fordul elő, hogy a testület egyszerre több a vasút életében nagy jelentőségű előterjesztéseket vitat meg. Ezúttal ez történt. A napirend fontosságára utal az is, hogy az ülésen jelen volt *Jakab Sándor, a SZOT* főtitkárhelyettese, *dr. Udvardi László*, az Országos Tervhivatal főosztáályvezetője, *Szűcs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója, *Gulyás János* és *Urbán Sándor* vezérigazgató-helyettes, *Nagy Károly*, a MÁV Vezérigazgatóság pártbizottságának titkára.

A testület elsőnek a MÁV Munkavédelmi Szabályzatának tervezetét vitatta meg, majd néhány kiegészítő javaslattal elfogadta. *(A szabályzat ismertetésére lapunk 2. oldalán részletesen kitérünk.)*

Ezután a szocialista munkaverseny értékeléséről és a mozgalom fejlesztésének lehetőségeiről készült előterjesztés vitájára került sor. Az előterjesztés készítőinek helyénvaló az a megállapítása, mely szerint gazdasági építésünk jelenlegi szakaszában is nagy jelentősége van a dolgozó tömegek aktivizálásának, cselekvő tenniakarásának, melynek egyik fontos eleme a munkaverseny. *Eddig a MÁV területén is hatékony eszköznek bizonyult és eredményesen járult hozzá a feladatok végrehajtásához.* Azt is meg kell mondani, hogy a verseny hatékonysága abban az időszakban volt kedvezőbb, amikor a vasút teljesítményeit a mennyiségi növekedés jellemezte. Érthető, hiszen a célkitűzéseket, a vállalásokat, az értékelést, a teljesítmény érdekeltséget akkor konkrétabban és egyszerűbben meg lehetett határozni.

Mi a helyzet ma? A gazdasági életben végbemenő változások, a gazdálkodás nehezebb és bonyolultabb követelményei, a teljesítmény-elv, a minőségi igények, a vállalati gazdálkodás gazdasági tartalmának erősödése új helyzetet, *megváltozott feltételeket teremtenek a munkaverseny számára is. Éppen ezért keresni kell azokat a formákat, amelyek jobban megfelelnek a ma követelményeinek.*

Az előterjesztés, mely átfogó képet adott a MÁV-nál meglevő munkaverseny formákról, az előrelépés lehetőségeit is számba vette. A többi között rámutatott: *az eddigi versenyformák és az elismerés rendszerének megváltoztatására nincs szükség. Ezzel szemben a tartalom erősítését mindenütt fő feladatnak kell tekinteni.*

Az ülésen, mint az várható volt, nagy vitát váltott ki a MÁV 1983. évi tervjavaslata, melyet *Szűcs Zoltán*, a MÁV vezérigazgatója és *Maráz Béla*, a tervgazdasági és műszaki fejlesztési szakosztály vezetője terjesztett elő. Az elnökség végül is a vitában elhangzott észrevételek, javaslatok alapján úgy döntött, hogy a tervjavaslatot néhány, az utóbbi hetekben napvilágot látott központi intézkedés figyelembevételével *át kell dolgozni, ki kell egészíteni és újból a testület elé kell terjeszteni.*

Az ülés napirendjén szerepelt további előterjesztések közül elfogadta az elnökség a szintbeni út- és vasúti átjárók biztonságának fokozására irányuló feladatok végrehajtását segítő szakszervezeti állásfoglalást, a MÁV személyszállításának helyzetéről, a MÁV, a GYSEV és az Utasellátó Vállalat első háromnegyedévi üzemi baleseti helyzetének alakulásáról készült előterjesztéseket.

Az idén először novemberben

A vasút túlteljesítette áruszállítási tervét

Az őszi forgalmi időszakban november volt a vasút legeredményesebb hónapja. *Összesen 11 millió 667 ezer tonna áru került vasúti szállításra.* Ez a mennyiség az elmúlt év novemberéhez képest 100,6, a tervezett értékhez viszonyítva pedig 103,2 százalékos teljesítésnek felel meg. A többletszállítás abszolut számokban kifejezve *72 ezer, illetve 357 ezer tonna volt.* Az áruszállítási teljesítményt kifejező árutonnakilométer várhatóan 106, illetve 102 százalékot ér el.

Az összes szállításon belül — az év vége közeledtével — *legjelentősebb növekedés az exportforgalomban volt.* A kiviteli forgalomban feladott áruk mennyisége a bázis szintet 17, a tervezett értéket 18,2 százalékkal haladta meg. Az idén eddig még nem tapasztalt mértékű volt a vasút import forgalma is. A beérkező áruk volumene 106, illetve 104,4 százalék volt.

Belföldi forgalomban 99,1, illetve 103,7, a tranzitforgalomban viszont csupán 92,9, illetve 90,8 százalékos volt a teljesítés. Az elszállított kocsiigényes áruk mennyisége *novemberben 9 millió 527 ezer tonna volt,* amely 100,6 százalékos bázis és 108,6 százalékos tervteljesítésnek felel meg.

A kocsiigényes szállításokon belül szénből 4.4, kőből 12,8, műtrágyából 4.4, cukorrépából 7,4 százalékkal nagyobb mennyiség, míg kavicsból 8,5, cementből 11,6 százalékkal kevesebb, s tűzifából a tavaly novemberivel megegyező mennyiség került vasúti feladásra. A megrakott teherkocsikban kifejezett élőállatküldeményekmennyisége összességében 13,4 százalékkal növekedett. Ezen belül az exportszállítások volumennövekedése még jelentősebb 17,1 százalékos volt.

Növekedett a záhonyi átrakótérség áruforgalma is. A rakva belépett széles nyomtávú teherkocsik mennyisége 1,9, az ezekben beérkezett árumennyiség 0,2 százalékkal nőtt a bázishoz képest. Jelentősen emelkedett a térség kilépő áru forgalma is. A növekvő kilépőforgalom, valamint az átrakási ütem kielégítő szintje miatt, *a kilépésre váró normál nyomtávú rakott teherkocsik napi átlagos értéke 46,5 százalékkal emelkedett a bázishoz képest.*

(Folytatás az 5. oldalon)

A Tatai úti munkásszálló **(Riport a 7. oldalon)**

Az Utasellátó felkészült

Bőséges áruválaszték

Az Utasellátó Vállalat az előző évekhez hasonlóan *az idén is gondosan készül arra, hogy az év végi ünnepek alatt bőséges áruválasztékkal várja az utasokat.* A mozgószolgálati igazgatóság intézkedése nyomán a mentesítő járatokon sem lesz hiány. A távolsági mentesítő vonatokba is étkező- és bisztrókocsikat sorolnak.

Az Utasellátó üzemeinek karácsonyi és szilveszteri nyitvatartását szabályozták. Harmincnégy melegkonyhás üzemben meghosszabbítják a nyitva tartást.

Az ünnepi forgalom idején *tájjelegű meleg ételekről is gondoskodnak.* Budapesten és a nagyobb vidéki állomásokon kitelepült árusítás keretében karácsonyi vásárt rendeznek. *Budapesten 13 ezer Mikulás-csomag és több tízezer adag kocsonya, úticsomag, bejgli várja az utazót.* Országosan közel félmillió palack üdítő ital és sok ezer pezsgő áll rendelkezésre.

A cukrászüzemek is felkészülnek az ünnepnek megfelelő termékek gyártására és az előrendelések kielégítésére.

A kiskereskedelmi és utastourist üzletek ajándéktárgyakkal, kultúrcikkekkel, édesipari, dohány- és egyéb árukkal felkészülten várják a vendégeket a határátkelőhelyeken és az ország egész területén.

Mini virágkiállítás

A GYSEV Kertészetének *Széchenyi István* aranykoszorús szocialista brigádja december 9-én kertészeti ismeretterjesztő előadást rendezett Sopron állomás oktatótermében. *Horváth Sándor* brigádvezető előadásában a szobanövények teleltetéséről és hajtatásáról beszélt.

A zsúfolásig megtelt teremben mini virágkiállítással és téli virágkötészeti különlegességgel is megismerkedhettek a hallgatók.

1983. január 1-én lép hatályba

A MÁV Munkavédelmi Szabályzata

A vasutas-szakszervezet elnöksége november 25-i ülésén tárgyalta a *Magyar Államvasutak Munkavédelmi Szabályzata* c. előterjesztést. Köztudott, hogy a munkavédelemről szóló 64 1980 (XII. 29.) MT számú rendelet alapján készült miniszteri rendelet előírja, hogy a munkavédelmi szabályzatot 1982. december 31-ig el kell készíteni.

A szabályzat az 1979-ben megkezdődött széles körű, általános szabályozási változások figyelemmel kísérésével, az eddig megjelent rendeletek, utasítások, szabványok előírásainak megfelelően készült. A kidolgozás során különös gondot kellett fordítani a vasút sajátosságaira, a nagyvállalatot jellemző sokrétűségre, a területi tagoltságra.

Helyi függeléket is kell készíteni

A szabályzat hét fejezetre oszlik és 19 melléklet teszi komplex egésszé. Az I. fejezet: Az MVSz hatályai, részei, egyéb kapcsolódó előírások címet viseli. Mint olvashatjuk: *hatálya kiterjed a MÁV-nál munkaviszony, munkavégzésre irányuló egyéb jogviszony, szakmunkástanulók szerződéses foglalkoztatása, tanulók szünidei, építőtábori munkaviszonya, a szervezett társadalmi munka és a javító-nevelő munka keretében végzett valamennyi munkával összefüggő tevékenységre.* A vonatkozó szabályokat a munkavégzés feltételeit rögzítő szerződésben rendezni, a munkavédelmi előírásokat pedig a munka megkezdése előtt oktatni kell. Az MVSz és mellékletei tartalmazzák a vasút központi irányítási jellegéből adódó összes olyan rendelkezést, melyek egyöntetűen hajtandók végre a MÁV területén.

A szabályzat helyi függelékkel is kiegészül, amelyet meghatározott szolgálati helyeken *1983. május 31-ig kell elkészíteni.* Ezeknek tartalmaznia kell mindazon előírásokat, melyeket magasabb jogszabály, utasítás, szabvány és az MVSz oda utal, valamint a szolgálati ágak eltérő sajátosságaiból és a helyi körülmények különbözőségeiből eredően a biztonságos munkáltatás érdekében helyi szabályozást igényel. *Tartalmaznia kell a biztonságos munkáltatás helyi körülményekhez igazodó technológiáját, melyeket hatályos jogszabályok, szabványok, műszaki normatívák, vagy vállalati szintű rendelkezések nem szabályoznak.* A helyi függeléket önálló munkavédelmi szabályozásként kell kezelni, amelyet a gazdálkodó szervezet a helyi szakszervezeti bizalmi testület egyetértésével ad ki.

A szabályzat előírja, hogy a MÁV-vezérigazgatóság által készített technológiai utasításokat, a dolgozók munkakörülményeire, egészségük és testi épségük védelmére vonatkozó rendelkezéseket *kiadásuk előtt a MÁV munkavédelmet irányító vezetőjének és a Vasutasok Szakszervezetének hozzájárulása céljából meg kell küldeni.* Kiadására csak egyetértésük esetén kerülhet sor. Ez értelemszerűen értendő a vasútigazgatóságok és a gazdálkodó szervek által kiadott területi és helyi szabályozásokra is. Ezekben az esetekben a gazdálkodó szervezet munkavédelmet irányító vezetője és a szakszervezeti szerv egyetértése szükséges.

Ügyrendi kérdések

A II. fejezet ügyrendi kérdéseket tárgyal. Szabályozza a MÁV munkavédelmi tevékenységéért felelős személy feladatait, felsorolja a vezérigazgatóhelyettesek, az egyéb vezető beosztású dolgozók munkavédelmi kötelezettségeit. Tárgyalja a munkavédelmi szervezet felépítését, irányítási rendszerét, feladatait, a munkavédelmi ügyintézők teendőit, a munkavédelmi vezetők, ügyintézők képesítési előírásait, hatás- és jogkörét. Külön pont szól a munkavédelmi őrmozgalom, a KISZ RADAR-mozgalom működési rendjéről.

A III. fejezet a munkaköri alkalmassági vizsgálatok rendjére, a szakképesítésre, kötelező szakmai gyakorlati időre, munkavédelmi szakképzettségre, betanító tanfolyamok elvégzésére, a munkavédelmi vizsga kötelezettségre vonatkozó rendelkezéseket tartalmaz. Itt kapott helyet az iskolai tanulók közhasznú munkavégzésével, illetőleg szünidei alkalmazásával kapcsolatos munkavédelmi rendelkezés is.

A IV. fejezet tárgya a munkavédelmi oktatás és vizsgáztatás. A képzés, továbbképzés, az elsősegélynyújtók oktatása.

Az V. fejezet az egyéni védőfelszerelések, védőitalok, védőkenőcs. tisztálkodási szenek és eszközök juttatási rendjét, az öltöző-mosdó és pihenőhelyiségre való jogosultságot rendezi.

A VI. fejezetben kapnak helyet a munkavégzésre vonatkozó rendelkezések. *Mindenekelőtt az általános magatartási szabályok, a vágányok közti tartózkodás, munkavégzés, a munkahelyek ideiglenes elhagyása.* Rendelkezik az üzemi és közlekedési utakról, a targoncák, kerékpárok. motorkerékpárok, gépkocsik használatáról a vasút területén.

Nagyon jelentős része a munkahelyek általános követelményeinek leírása. A műszaki megoldás nem kellő hatékonysága esetén, illetve több műszakos vagy folyamatos munkáknál a személyi-szervezési intézkedések biztosítása. *Itt található a MÁV-dolgozók által külföldön, illetőleg külföldi jogi személyek által a MÁV-nál végzett tevékenység munkavédelmi követelményeinek érvényesítése, valamint a más gazdálkodó szervezet dolgozóinak foglalkoztatási feltételei.* Ebben a részben kapott helyet a gazdálkodó szervezet területén kívüli munkavégzésre vonatkozó rendelkezés, a korlátozás alá eső munkahelyek, munkafolyamatok, munkakörök. Itt találhatjuk az olyan munkafolyamatok, munkahelyek jegyzékét, *ahol nők és fiatalkorúak nem foglalkoztathatók,* továbbá a próbaüzem, üzemi próbák, kísérleti gyártások, gyártmányok pórbavizsgálata esetén követendő előírások, valamint a társadalmi munka engedélyezésének, nyilvántartásának rendje.

Fontos részek

A VII. fejezetben kapott helyet a létesítmények, gépek, berendezések, járművek üzembehelyezéseinek, használatbavételének, újraindításainak, új technológiai eljárások bevezetésének munkavédelmi szempontból történő engedélyezése, a technológiai dokumentációk munkavédelmi követelményei, a termelőeszközök karbantartására, fenntartására vonatkozó rendelkezések. a riasztási, mentési szabályzat.

E fejezetben olvasható *a munkavédelmi ellenőrzés, a munkavédelmi szemlék rendje,* a termelőberendezések időszakos felülvizsgálatára vonatkozó előírások, valamint az időszakos biztonsági felülvizsgálatra kötelezett főbb termelőberendezések és a vizsgálatok, a munkahelyeken végzendő műszeres vizsgálatok, a kéziszerszámok időszakos ellenőrzésének rendje. Itt található a szakszervezeti munkavédelmi felügyeletek által kiadott határozatok esetén követendő eljárás, a munkára képes állapot vizsgálata.

Nagyon fontos részek: *az üzemi balesetek bejelentése, kivizsgálása, nyilvántartása, a dolgozó életének, testi épségének vagy egészségének sérelmével kapcsolatos károk megtérítése.* A magángépjárművek hivatalos célra történő használatának munkavédelmi vonatkozású feltételei, a dolgozók munkavédelmi észrevételeinek, munkavédelmi újításaink elbírálása, intézése, megvalósítása.

Intézkedik a szabályzat a munkavédelmi tevékenység anyagi és erkölcsi ösztönzéséről, a munkavédelmi jogszabályok, szabványok figyelemmel kísérésérőI és terjesztéséről, a munkavédelmi agitáció és propagandatevékenység személyi, tárgyi, szervezési feltételeiről.

A munkavédelmi szabályzat *1983. január 1-én lép hatályba.* A szervezési és működési szabályzat és munkaköri leírások szükséges kiegészítését 1983. május 31-ig, a technológiai, műveleti, gépkezelési utasításokat 1983. június 30-ig kell kiegészíteni, módosítani, illetve elkészíteni.

NEMZETKÖZI ÉLET

Napirenden az akcióegység

Bukarestben ülésezett a közlekedési szakszervezetek nemzetközi szövetségének adminisztratív bizottsága

A Közlekedés és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségének adminisztratív bizottsága ez év október 27—29-e között Bukarestben tartotta 34. ülését. Az ülésen 24 országból 46 küldött és meghívott vendég vett részt. Szíria, Irak és a Jemeni Népi Demokratikus Köztársaság képviselői távol maradtak a konferenciáról. A tizenegy meghívott vendég között foglaltak helyet az Egyesült Államok és Japán közlekedési szakszervezeteinek vezetői. A Szakszervezeti Világszövetséget *Borisz Averianov* titkár képviselte. Szakszervezetünk részéről *Koszorus Ferenc* főtitkár vett részt az ülésen, aki egyben az adminisztratív bizottság tagja és a nemzetközi szövetség vasutas ágazati bizottságának elnöke.

Az ülés napirendjén szerepelt az akcióegység, a nemzetközi szolidaritás és a közlekedési dolgozók harcainak kilátásai a 80-as években a Szakszervezeti Világszövetség X. kongresszusán meghatározott feladatok alapján, valamint a nemzetközi szövetség damaszkuszi konferenciáján hozott határozatok megvalósításának kérdései. Az ülés napirendjén szerepelt ezen kívül a nemzetközi szövetség 1982—1985-ig szóló távlati és 1983. évi munkaterve és a jövő évi költségvetés.

Debkumar Ganguli, a nemzetközi szövetség főtitkára szóbeli előterjesztésében kritikusan és önkritikusan elemezte a nemzetközi szövetség, valamint a tagszervezetek tevékenysége formáinak és módszereinek hiányosságait. Rámutatott a szakszervezeti harcok összehangoltságának gyengeségeire, a nemzeti és nemzetközi szintű szolidaritási akciók elégtelenségére és a kezdeményezések elmaradására. Debkumar Ganguli felhívta az iroda és az adminisztratív bizottság tagjainak figyelmét, hogy változtassanak munkájuk stílusán és módszerén, hogy az megfeleljen a havannai kongresszus és a damaszkuszi konferencia határozatainak.

Koszorús Ferenc főtitkár egyetértve az írásos és szóbeli előterjesztés megállapításaival a következőket hangsúlyozta: *„A szakszervezeti világmozgalom egyik jellemzője napjainkban az új utak keresése. Ez alól egyetlen, a dolgozók ügye mellett következetesen kiálló szakszervezet vagy nemzetközi szövetség sem vonhatja ki magát. A megújulás folyamatát most azonban meg kell gyorsítanunk, különben ellenfeleink nyernek előnyt.* A jövő szempontjából fontos, hogy alapvetően megváltozzon a nemzetközi szövetség és az ágazati bizottságok munkamódszere, növekedjen szakértelme, felelősségérzete. A munkamódszer megváltoztatására elsősorban nem formai okok miatt van szükség. Az új, az élet diktálta feltételekhez rugalmasan igazodó munkamódszer tartalmilag is új elemeket hoz magával, ami az eredményekben kell, hogy viszatükröződjék. A munkamódszer változtatására határozott, átgondolt, demokratikusan kidolgozott intézkedéseket kell tenni."

Az adminisztratív bizottság aláhúzta annak szükségességét, hogy aktívabbá kell tenni a nemzetközi szövetség regionális munkáját. Ennek érdekében több szemináriumot terveznek Európában, Afrikában, Ázsiában és Latin-Amerikában. Szerepel a tervek között egy európai kerekasztal-konferencia a közlekedési dolgozók mindhárom nemzetközi szakszervezeti szervezetének részvételével *„A közlekedési dolgozók a békéért és leszerelésért"* címmel. Ugyancsak kibontakoztak a körvonalai egy ázsiai szemináriumnak, ahol a közlekedéspolitika és a transznacionális társaságok elleni harc problémáit tárgyalnák meg; hasonló jellegű szeminárium összehívását tervezik az afrikai kontinensen az ott működő közlekedési szakszervezetek részvételével.

Az adminisztratív bizottság ülésének küldöttei az *„Egységesebb és összehangoltabb küzdelmeket a hatékonyabb és aktívabb nemzetközi szolidaritás érdekében"* című fő határozat mellett megvitatták és elfogadták a *„Békéről és a leszerelés"-ről* szóló nyilatkozatot, a *„Szolidaritás a libanoni és a palesztin dolgozókkal és néppel"* című határozatot a *„Szolidaritás a szakszervezeti jogokért, a demokratikus szabadságokért és a nemzeti függetlenségért küzdő népek és dolgozók harcával"* című határozatot és végül egy üzenetet, amelyben az adminisztratív bizottság köszöntötte a szovjet dolgozókat és szakszervezeteiket a Szovjetunió megalakulásának 60. évfordulója alkalmából.

Az adminisztratív bizottság hét új szervezet felvételi kérelmét tárgyalta meg és vette fel tagjainak sorába. Az új tagszervezetek: a szenegáli kikötői és dokkmunkások szakszervezete, a dán tengerészek szakszervezete, a jemeni NDK halászati dolgozók általános szövetsége, az ugandai vasutasok szakszervezete, a nepáli közúti közlekedési dolgozók szakszervezete, a ghanai mozdonyvezetők szakszervezete és az ausztráliai tengerészek szakszervezete. *Ezzel a nemzetközi szövetség tagszervezeteinek száma 145-re emelkedett.* A felvételi kérelmek elbírálása után az adminisztratív bizottság személyi kérdésekben döntött: az ez év márciusában nyugállományba vonult *M. Voltchenko* titkárt *Alexander Bogushevski* (Szovjetunió) váltotta fel az 1983. január 1-gyel nyugállományba kerülő *Blatenszky Kálmán* titkárt *Csenki Gyula* (Magyarország) váltja fel. A nemzetközi tanácskozás házigazdája a román Közlekedési és Távközlési Dolgozók Szakszervezetének központi bizottsága volt.

Baranyai Zoltán

Személyi változások a belga vasutas-szakszervezetben

A Belga vasutasok szakszervezete október 21-én rendkívüli kongresszust tartott. Erre az adott okot, hogy a szakszervezet 20 éve funkcionáló elnöke, *Alphonse Tonneaux* bejelentette: 1983. március 1-vel nyugdíjba vonul.

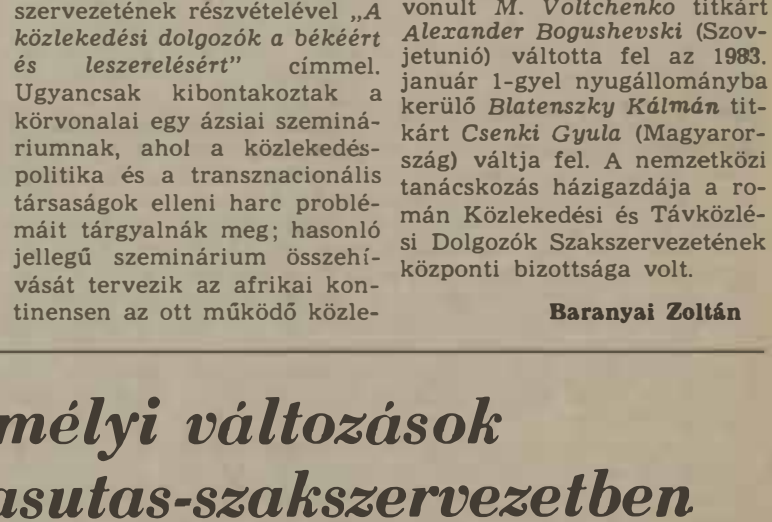
Szakszervezetünk elnökségének képviseletében *Koszorus Ferenc* főtitkár utazott a rendkívüli kongresszusra, ahol egyúttal a Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségének a képviseletét is ellátta.

A küldöttek először az új elnököt választották meg, *René Tollet* személyében, aki eddig a szakszervezeti főtitkári funkcióját töltötte be. Az így megüresedett főtitkári posztra pedig az eddigi titkárt, *José Damilot* választották meg a küldöttek.

Tonneaux elnök az elmúlt húsz év folyamán sokszor járt hazánkban szakszervezetünk vendégeként, legutóbb ez év nyarán tett látogatást nálunk háromtagú delegáció élén. Valóban korrekt és baráti kapcsolat alakult ki szakszervezeteink között, amely a különböző nemzetközi fórumokon megnyilvánuló egyeztetett állásfoglalásokban is megnyilvánult. Ilyen előzmények alapján hangsúlyozta Koszorús Ferenc, szakszervezetünk főtitkára: *Tonneaux elvtársnak elévülhetetlen érdemei vannak abban, hogy a nemzetközi vasutas szakszervezeti szemináriumok mindezideig eredményesen működtek.* Ez azért is elismerésre méltó, mert eltérő ideológiájú, más társadalmi viszonyok között élő és dolgozó vasutas-szakszervezeteket kellett közös asztalhoz ültetni. Kifinomult politikai érzékkel és emberi tulajdonságainak ötvözésével tudta megoldani ezt a feladatot. Erre azért volt képes, *mert tudta és mindig is vallotta, hogy a vasutasság érdekeinek képviseletét lelkiismeretesen ellátó szakszervezeteket az ideológiai ellentétek nem választhatják el."*

Alphonse Tonneaux elnök válaszában meghatott hangon mondott köszönetet harcostársainak, valamint az európai közlekedési szakszervezetek bizottságában és a nemzetközi vasutas-szakszervezeti szemináriumok során a vele együttműködő elvtársainak. Ismételten hangsúlyozta a munkásmozgalom egységes fellépésének fontosságát a jobboldali erők ellen és kiemelte a vasutasok nemzetközi szakszervezeti akcióegységének jelentőségét az európai béke, a leszerelés és a nemzetek közötti közlekedés terén, majd jókívánságait tolmácsolva az újonnan megválasztott elnöknek és főtitkárnak a következőkkel fejezte be beszédét:

„Miközben elbúcsúzom önöktől, újból ki kell jelentenem, hogy húsz év múltán is megőriztem hitemet egy igazságosabb, barátibb, emberibb társadalom eljövetelében, ahol az igazság és a szolidaritás felülkerekedik az egoizmus és a profit kultuszán. *Hiszek egy valóban szocialista társadalom eljövetelében."* **B. Z.**



Szakszervezetünk meghívására december 6—10-ig hazánkban tartózkodott a Dopolavoro Ferroviário, az Olasz Vasutas Szakszervezet Szabadidő Szervezetének 3 tagú bolognai delegációja.

A vendégeket szakszervezetünk székházában fogadta *Szemők Béla*, a vasutas-szakszervezet titkára, aki tájékoztatást adott a szakszervezet munkájáról, szervezeti felépítéséről és a vasutas dolgozók művelődési lehetőségeiről.

Környezetvédelem a vasútnál

A Hazafias Népfront és a vasutas-szakszervezet állásfoglalása a kulturált utazás segítéséről

A Hazafias Népfront Országos Elnöksége környezetvédelmi munkabizottsága november 29-i ülésén megtárgyalta *„A vasút környezetvédelmi tevékenységét és az ezzel összefüggő társadalmi közreműködés lehetőségeit"*, amelyet Szemők Béla szakszervezetünk titkára terjesztett a bizottság elé.

A környezetvédelmi törvény által meghatározott teendők közül az előterjesztés azokra a területekre helyezte a hangsúlyt, amelyekkel a vasútnak a jövőben többet kell törődni. Ezek közé tartozik a levegő, a víz és a települések védelme, valamint a zajártalmak csökkentése. Az előterjesztés részletesen elemezte a feladatok végrehajtását segítő társadalmi közreműködés lehetőségeit is. *A vasút környezetvédelmi feladatainak eredményes végrehajtása nem képzelhető el a vasutasok társadalmi munkája nélkül, de elengedhetetlen a szélesebb társadalmi összefogás, az utazóközönség magatartásának, környezetvédelmi moráljának javítása is.*

A munkabizottság számtalan észrevételt és javaslatot tett a vasút környezetvédelmi tevékenységével kapcsolatban, majd *Koszorús Ferenc* főtitkár válaszolt a vitában elhangzottakra. Hozzászólásában hangsúlyozta, hogy a környezetvédelem társadalmi vonatkozásai időszerűek, ezért indokolt a feladatok megoldásában a társadalmi szervek szoros együttműködése. A környezetvédelem emberközpontú tevékenység, ebből kell kiindulni a jövő feladatainak meghatározásánál. *A terveknek is tartalmazni kell a környezetvédelmi feladatokat, még akkor is, ha jelenleg nincs meg a rövid távú megvalósításhoz szükséges anyagi háttér.* A környezetvédelemmel kapcsolatos igényesség kifejlesztése vezetői feladat.

A vitában elhangzottak és az előterjesztés alapján a munkabizottság állásfoglalást hagyott jóvá. Ebben kifejezésre juttatták többek között, hogy a kulturált utazás feltételeinek megteremtésével szorosan összefügg a vasúti környezet tisztasága és rendje, mert ez a társadalmi közhangulatot is befolyásolja. *A bizottság jelentős eredményként értékelte a dohányzási tilalom kiterjesztését. Célszerűnek tartja azonban annak felülvizsgálatát, hogy a tilalom érvényesítésének feltételei biztosítottak-e az érintett területen.*

A bizottság felkérte a Hazafias Népfront és a vasutas-szakszervezet területi szerveit, hogy az utazás kulturáltságának javítása érdekében *működjenek együtt, fejtsenek ki közösen felvilágosító propagandamunkát.* Alakítsanak ki olyan társadalmi közhangulatot, amely tevékeny részese és segítője lesz az állami szerveknek a feladatok végrehajtásában.

AMÍG NEM KÉSŐ

Valahol határt kellene már húzni

A sok túlórázás miatt fáradtak a ferencvárosi mozdonyvezetők

Az ötnapos munkahét bevezetésekor a MÁV vezetői számoltak azzal, hogy a vasútüzem folyamatosságának biztosítása egyben a túlórák növekedését fogja eredményezni. Azóta eltelt egy év, s különösen az utazó szolgálat részéről szaporodtak meg a túlórák nagyobb mértékű növekedésével kapcsolatos információk. A dolgozók hangulatáról talán a legkritikusabb képet a ferencvárosi körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának információs jelentésében vázoltak. A tisztánlátás, a kiút közös keresése érdekében kerestük fel az üzemfőnökséget. Amikor Tiborc József üzemfőnök irodájába bekopogtunk, közvetlen helyetteseivel éppen a vontatási utazók túlóra helyzetéről készült belső ellenőri vizsgálat eredményét vitatta meg.

Csökkenő teljesítmény

— Mindjárt az elején le kell szögezni, hogy korábban, a 6 napos munkahét idején 191 óra volt a havi kötelező munkaidő — mondotta. — Ez az ötnapos munkahétre való átállás után havi 182 órára csökkent. A vasútüzem folyamatossága miatt azonban a kettő különbségét, a 9 órát is szolgálatban kellett az utazóknak tölteniük. *Ezáltal a kollektív szerződésben engedélyezett évi 600 túlóra keretből már csak 492 órával rendelkezhettünk.* A bázisidőszakhoz képest a vontatási utazók száma tovább csökkent, pedig a létszám tavaly is kevés volt. A belső ellenőri vizsgálat havi átlagban 19,5 ezer túlórát állapított meg. Felmerülhet a kérdés: *csökkentek a vasút teljesítményei, a túlórák pedig nőttek. Nincs itt valami ellentmondás?*

— Vizsgálataink szerint Ferencvárosban a korábbi állomási elegyfeldolgozási technológiához képest alig érzékelhetően csak mintegy 4-5 százalékkal csökkent a munka. Ez is jobbára a tranzit forgalomban adódott, amelynek súlyaránya a ferencvárosi elegyfeldolgozó munkában a belföldi áruszállításhoz képest lényegesen szerényebb. Vagyis a vontató járművek lemondására — ezáltal a mozdonyszemélyzet túlórájának csökkentésére — csak nagyobb szállítási teljesítmény csökkenés esetén gondolhattunk volna.

Ferencvárosban azonban rendszeresen éltek — különösen az első félévben — a részleges üzemszünetek túlóra csökkentési lehetőségeivel. Mint a tájékoztatásból megtudtuk — az élénkülő szállítási igény miatt az év második felében nemhogy a részleges üzemszünet kiterjesztésére gondolhattak volna, még a korábbi pihenő személyzetet is munkára kellett vezényelniük. Ez is a túlórák számát gyarapította. *Nem volt ritka az olyan mozdonyvezető, aki havi 280-300 órát szolgált.*

A belső ellenőri vizsgálat szerint a vontatási utazók évi szabadságuk mintegy 70 százalékát októberig kivették, így a létszámhiány miatt a szabadságon lévők helyére állított emberek csak túlórában dolgozhattak. Erre pedig vasútüzemi érdekek miatt szükség volt. A pihenő napokon való túlóráztatás nem általánosítható a ferencvárosi vontatásnál. Április, július és október hónapokban egyáltalán nem volt ebből eredő túlóra, míg a többi hónapokban sem haladja meg az átlag 100 órát.

Forgalomszervezés, oh!

— Ha tárgyilagosan, másra mutogatás nélkül vizsgáljuk meg az okokat — mondja az üzemfőnök —, a mentrendszerűség hibájából eredő túlórák száma a tavalyi értékekhez képest — ugyan nem számottevően —, de mégis növekedett. Olykor a vezénylési munka fogyatékosságaiból is adódtak lehetőségek a túlmunkáltatásra, de ennek aránya is csekély.

— Akkor mégis mi okozta a növekedést?

— *Ebben az évben igen sok vágányzár nehezítette munkánkat.* Itt van például a Kelenföldi pályaudvar átépítése. Nem kell külön magyarázni, hogy ennek hatása a mozdony személyzetnél túlórában volt mérhető. Lehetséges, hogy ezek száma szervezési, koordináló munkával csökkenthető, s ezt tervezzük is. *Jobban oda kell figyelni a szervezetlenségekre, illetve azok kiküszöbölésére is.* Annál is inkább, mivel volt olyan debreceni személyzet, amely Ferencvárosba utazott vonatért, míg átvette a mozdonyt, elvégezte a fékpróbát, s kifogott egy 14-22 óra közötti csúcsforgalmat, *lehet, hogy már a kijárati „A" vágányon letelt a szolgálati ideje, holott alig mozgott valamit előre.*

Ismerjük ezeket a panaszokat. A tennivalóink körvonala is egyre világosabb. Nem mentségként mondom: *körzeti üzemfőnökségünk alig egy éve létesült.* Ez az idő jóformán arra is kevés volt, hogy sorainkat rendezzük.

Mintegy kiegészítésként *Turjánszki László* vontatási üzemegységvezető és *Kiss Vilmos* vezetőmérnök példaként említi: *ha egy miskolci vonat érkezik dombóvári rendeltetéssel, azt az eltérő vontatási nem miatt Ferencvárosnak kell Budafok-Háros „átemelni".* A vidéki mozdonyvezetőkhöz — mivel nem rendelkeznek kellő vonalismerettel — a ferencvárosi készenlétből kell a vonalat jól ismerő vezért adni. Ez a készenlét napi 4 ember teljes munkaidejét jelenti, amit Ferencváros csak túlórában tud biztosítani. Ezt a túlórát, ha nem is lehet teljesen megszüntetni, de jobban koordinálni vezénylési munkával, a vidéki mozdonyvezetők vonalismeretének javításával mérsékelni lehetne.

— Ha a túlóranövelő tényezőket elemezzük, szólni kell a halasi vonal problémájáról is — folytatta Turjánszki László. — Ez a vonal csak Dunaharasztiról Szabadszállásig van vonatbefolyásoló berendezéssel ellátva. *Ferencvárostól Dunaharasztiig ezért az egyébként CSM-ben közlekedő vonatokra is második embert kell vezényleni.* A kivitelezési munkák ugyan folyamatban vannak, azonban érdemes lenne megfontolni, hogy a körvasúti CSM-rendszernek megfelelően — természetesen sebesség csökkentéssel és egyéb, szükséges szigorításokkal — hogyan lehetne az átmeneti időre Ferencváros—Dunaharaszti viszonylatban is a CSM-rendszert alkalmazni. *Ez napi 6-7 embert mentesíthetne a túlórától.*

Lezárt mozdonyok

Nem tartjuk kielégítőnek, s ezt már többször szóvá tettük, a körvasút forgalomszervezését sem. Gyakori, hogy a debreceni személyzet Rákosig hamarabb megteszi az utat mint Rákostól Ferencvárosig. Ennek szakemberekkel történő megvizsgálásához, ésszerűsítéséhez nemcsak ferencvárosi hanem vasúti érdek is fűződik. Ennél is nagyobb gondot látunk abban, hogy a vidékről érkező vonatokból a szükségesnél sokkal több gép áll Ferencvárosban lezárva. Megértjük azt a szolnoki vagy szegedi mozdonyvezetőt, aki az aznapi utolsó vonathoz rohan, mert haza akar jutni valahogy, s ezért lezárja a gépet. De ha van is két órája még hátra a szolgálatból nehéz úgy vezényelni, hogy neki is, nekünk is gazdaságos legyen. Az ilyen lezárt mozdonyok olykor úgy összegyűlnek, hogy már az állomási technológiát is hátráltatják, hiszen valamennyire mi sem tudunk azonnal embert adni. Ezen felül még természetesen van egyéb rendkívüli gépigénylés, melynél ha szóvá tesszük nehéz helyzetünket, efféle válaszokat kapunk:

— *Nem érdekel a túlóra, ha kell a föld alól is, de keressenek embert!*

Még szerencse, hogy van olyan mozdonyvezető, aki a több kereset reményében ilyen esetekben is vállalkozik a pluszmunkára. Éppen az említettek miatt mondjuk, *hogy a vezénylési munkát igazgatóságon belül és a társigazgatóságok között is tudatosabban kellene összehangolni,* vagy ennek lehetőségét a vasúthoz értő szervezőkkel megvizsgáltatni. *A kollektív szerződésben rögzített 600 órás évi túlórakeret az említettek miatt kevés.* Eddigi tapasztalataink alapján pedig vajmi kevés reménye van annak, hogy a létszám növekedni fog, s a felhasznált túlórák pedig a megengedett értéken belül maradnak majd — érvel a két fiatal vontatási vezető.

Érthető, hogy ezek a gondok olykor rossz hangulatot idéztek s idéznek elő a ferencvárosi vontatási utazók körében. *Október végéig közülük 226 embernek 50 óra felett volt a havi átlagos túlórája, 87 dolgozónál pedig az engedélyezett 60 órát is meghaladta.* Termelési tanácskozáson, taggyűlésen ezt többször szóvá is tették. Tehát indokolt volt a szakszervezeti bizottság intézkedése, annál is inkább, mert a sokat túlórázók között volt olyan dolgozó is, aki a két szolgálat közötti kötelező pihenőidőt sem tudta aktív pihenéssel tölteni

Nemcsak a több pénzért

Arról már a mozdonyvezetőket kérdeztem: — Minek tulajdonítható, hogy az év utolsó két hónapjában közel kétszázan vállaltak az engedélyezettnél több túlórát?

Benczik László átállítós mozdonyvezető így vélekedett:

— *Húsz éve szolgálom a vasútat, de ilyen nagy igénybevétel még nem volt. Én is aláírtam havi 70 órát.* Kell a pénz, de higgye el nemcsak ezért. Hiszen: ha aláírjuk, ha nem, úgyis jönni kell, mert kit vezényeljenek? Pedig az új nyugdíjjárulék-levonás esetén — ha ilyen lesz a túlóráztatás — *még rosszul is járunk.* Mert az 50 forint, amit a túlórás napokhoz ösztönzőként adtak, a nagyobb levonást sem kompenzálja, s csak a bürokratikus munkát növeli. *Volt, aki fel sem vette. Nevetségesnek tartotta.* Egyes vezetők sírásnak veszik, ha ezeket szóvá tesszük. Mi nem a vezérálláson végzett munkát tartjuk nehéznek, hanem a távolléteket sokaljuk. Csepelen lakom, s ha reggel hatkor leváltanak 10 óra mire lefekszem, s délután 3-kor jöhetek vissza „rövidelni", ha nem akarom, hogy más fordába kerüljek. S alig aludtam öt órát. A túlóra így csak nő, a pihenés meg mindig halasztódik. Azt is furcsának tartom, hogy az utóbbi időben mindig van valamilyen idegesítő tényező. *Hol a bérfejlesztés körüli bonyodalmak, hol az utazási napló, a menetigazolvány kódszámozása, a túlóra vagy egyéb, nehezen vagy egyáltalán nem indokolható intézkedés borzolja a kedélyeket.* Az egyik kolléga már úgy tette ezt szóvá egy fórumon: mintha valaki minden hónapra „gondoskodna az utazókról" vagy az is lehet, hogy szándékosan „frocliznak" bennünket.

Nagy a hajtás

Nagy Attila fiatalember, alig öt éve dolgozik a vezérálláson. Kelebián lakik. Így folytatja:

— *Valóban messze lakom, de ha a szolgálat úgy jön összse, itt a laktanyában alszom. Nekem október végéig 751 túlórám volt. Egyszer sem tagadtam meg a szolgálatot, ha már így vezényeltek. Egyébként is a sarki fűszeres nem viheti a vonatot. Én meg előnyös helyzetben vagyok hiszen a holt időben is be tudok ugrani, ha rendkívüli szolgálat van. De ez a hajtás sokat ki vesz belőlünk.*

— A kollégák 90 százalékának elege van belőle — folytatja. — Különösen a bejárók, családosok panaszkodnak egyre többet. Megértjük a kényszerhelyzetet — a szerződést is ezért kötöttem — *de valahol határt kellene már húzni!* Én még nőtlen vagyok, de ha jön a család én se vállalom. Meg igazságtalan is a túlóra díjazása. 210 óráig megértjük, ha 25 százalékos a pótlékolás, de azt már nem, hogy 280-300 órás havi munkaidő esetén miért vagyunk hátrányban például a fordulószolgálatos forgalmi vagy a műhelyi dolgozókkal szemben?

Így vélekednek a túlóráról Ferencvárosban a vezetők és a vontatási utazók. Érvek, ellenérvek mindenkinél akadnak. Azt azonban a vezetők is elismerik, hogy az emberek túlterheltek. Ezért sem ért egyet a vasutas-szakszervezet az éves túlórakeret növelésével, sőt tovább kell keresni a túlórák csökkentésének lehetőségét.

Orosz Károly

Új arcképes igazolvány

— Láttad már az új arcképest? — szólít meg a minap Záhonyban egy bizalmi ismerősöm.

— Nem én — mondom. — A nyomtatványokat már kitöltöttem, de az igazolványt még nem kaptam meg.

— Örülj neki — így a válasz —, legalább nem bosszankodsz!

— Miért kellene bosszankodnom?

— Azért, mert azt mondták, egyszerűbbre cserélik, de az új formátum nem ezt igazolja. A régihez képest a mérete alig változott. Sőt! Azt a bérletekkel egy borítóba lehetett tenni, ez meg a levéltárcába se fér. Még összehajtani se lehet. Ha a műanyag borító kirojtolódik, különösen a naponta bejárók szidják majd a tervezőjét! — így az ismerős.

— Biztos korszerűtlik a nyilvántartást, vagy az is lehet, számítógépre viszik az adatokat — mondom neki.

Néz rám eltorzult arccal, mérgesen.

— Ne mesélj már te is! A szomszédom gépi programozó, vele vizsgáltuk át az új arcképes adatait. Egy cseppet se kevesebb a réginél. Ezzel az erővel a régi is megfelelt volna. Én más okot látok — ad nyomatékot szavának az ismerős.

— A VOLÁN kilométer övezet szerinti, letéphető távolsági buszjegyeit a vasutas jegyvizsgálók javaslata ellenére azért nem vettük át mintának, mert valamiben különbözni akartunk a volánosoktól. Ha a jegy különbözik, miért legyen hasonló az igazolvány? Még azt gondolhatnák, nem vagyunk következetesek.

Miután elköszöntem, próbáltam én is a logikát keresni, de hiába. Magyarázatot viszont találtam. Biztos az illetékesek megtudták, hogy a bőripar új, az arcképes szabványának megfelelő méretű levéltárca-sorozatgyártására készül. Bizonyára ehhez akart az igazolványtervező rugalmasan alkalmazkodni. De miért nem kérdezte meg a vasutasokat?

Orosz

Hittel, őszintén

Napjainkban a vasút helyzetéről, közeli és távolabbi jövőjéről beszélni, az előrelépés érdekében agitálni és cselekedni nehezebb, mint valaha. Mégis azt kell mondani, hogy a szakszervezeti munkában ma mindent ennek kell alárendelni. Indokként elég megemlíteni a nem éppen kedvező világ- és népgazdasági helyzetet, a beruházási és munkaerőgondokat, stb. Ezen kívül azonban van sajátos szakszervezeti indok is. Közeledik a két kongresszus közötti félidős beszámolók ideje. Rövidesen számot kell majd adnunk arról, hogy mit hajtottunk végre elhatározásainkból, hogyan alkalmazkodtunk a megváltozott feltételekhez.

A több tízezer tisztségviselőnek feladata most megértetni a vasutasokkal a gondokat és célkitűzéseink megvalósítása érdekében összehangolt cselekvésre késztetni a tagságot. Ennek a legfontosabb követelménye, *hogy minden aktivista pontosan tisztában legyen az általános helyzettel, és tudja azt is, hogy ennek megfelelően a szolgálati helyén és a maga területén milyen tennivalók adódnak.*

Egyre többen értik, de még sokkal szélesebb körben kell elfogadtatnunk, *hogy szemléletében rugalmasabb, a változásokat gyorsan követni tudó, kereskedelmi jellegű vasúti munkát kell végezni.* Meg kell értetnünk azt is, hogy saját magunkra vagyunk utalva! Csak annyi pénzünk lesz bérre, szociális juttatásra, beruházásra, fejlesztésre, amennyit a személy- és árupénztáraknál beszedünk.

Ma már nem lehet „hatóságosdit" játszanunk. Nem privilegizált helyzetben levő államigazgatási szerv, *hanem versenyre kényszerített vállalat vagyunk, amelynek harcolni kell a piacon az áruért és az utasért.* Egyre magasabb színvonalon és udvariasabban kell kiszolgálni az utasokat és a szállítmányozókat.

Régi és szép hagyományaink vannak ezen a téren. A vasutas munkába indulva, évszázada azt mondja: *„szolgálatba megyek".* Azt kell célul tűznünk, hogy ezek a szavak ismét visszakapják valódi tartalmukat. Legyen a vasúti munka igazi szolgálat, a vasút, a szállítmányozók és az utazóközönség valódi szolgálata.

Sajnos, egyelőre messze vagyunk ettől. Teljesítményeink minden területen csökkennek: *mintegy 5 millió tonna áruval, és 100 millió utassal szállítunk kevesebbet, mint néhány évvel ezelőtt.* Ez önmagában is igen nagy mértékben apasztja a közös pénztárcánkat; a legnagyobb gond mégis az, hogy a ráfordítások költségei nem csökkennek. Még nem tudunk a jó gazda módjára bánni értékeinkkel, körültekintően, takarékosan, divatos szóval: *hatékonyan dolgozni és gazdálkodni.*

Mivel magyarázható mégis, hogy a teljesítmények drasztikus és aggasztó mértékű csökkenésével egyidőben szinte minden minőségi mutatónk romlik, vagy jó esetben stagnál?

Beszélhetnénk itt részletesen a kocsiforduló időről, a menetrendszerűségről, a gépre várásokról, a tisztaságról és sok minden másról is. Csökken a teljesítmény, de a balesetek száma nő. Kevesebbet dolgozunk és mégis rosszabbul. Ráadásul olyan helyzetben, amikor, ha lassan is, de a megvalósult beruházások tovább javítják a körülményeket. Vajon miért ilyen kedvezőtlen a kép? Az okokat nekünk kell megtalálni.

A MÁV vezérigazgatója a közelmúltban felhívással fordult a vasutasokhoz. Ebben megállapította: *„Az elmúlt időszakban sajnálatos módon növekedtek a személyi mulasztásokra visszavezethető alanyi és tárgyi balesetek, rendkívüli események. Egyidejűleg csökkent az egymás iránti figyelem és felelősségérzet is. Ezek alkalmasak arra, hogy a közvélemény a vasút munkáját kedvezőtlenül ítélje meg. Szükségesnek érzem ezért ismételten hangsúlyozni, hogy minden vasutas dolgozó alapvető kötelessége a szolgálat előírásszerű ellátása, vezetők esetében annak személyes példamutatással párosuló megkövetelése a beosztottaktól."*

A vasút munkáját, termelését, gazdálkodását segítő szakszervezeti agitációs propagandamunka legidőszerűbb feladata most: sajátos eszközeinkkel támogatni ezeket, és az előrelépést szolgáló egyéb célkitűzéseket.

Azt már mi tesszük hozzá — teljes mértékben egyetértve a vezérigazgatóval —, hogy a mintegy 150 milliárd forint értékű vasúti eszközállományt sokkal fegyelmezettebb, jobb munkával kihasználni ma már nemcsak a népgazdaság iránti erkölcsi kötelesség, hanem saját érdeke is minden vasutasnak. Ezt kellene felismerni és felismertetni.

Az agitáció első számú követelménye: *másokat nem tudunk meggyőzni olyanról, amiben magunk is kételkelünk, aminek fontosságát nem érezzük át teljesen.* Először tehát saját magunkat kell „megnyerni". Sajnos, sok helyen tapasztalható még cinikus magatartás olyan alapvetően lényeges témákban is, mint például az üzemfőnökségi vagy igazgatósági átszervezés és a létszámcsökkentések ügye. Az, aki az egyik pillanatban magánemberként a folyosón csak a negatívumokat kiemelve, elvtelenül bírálja ezeket az intézkedéseket, öt perc múlva a teremben „hivatalosan" mindennel egyetért, sőt agitál mellettük. Elképzelhető, hogy milyen hihetően és hatékonyan ...

Ideje felismernünk, hogy ugyanilyen hatástalan a jelszavakkal való dobálódzás, a frázisokkal teletűzdelt szöveg is. Nem elég elmondani, kiplakátolni idézeteket, jól hangzó jelszavakat. Ettől semmi sem változik.

A kiscsoport, az egyén feladatairól őszintén kell beszélni, felelősségérzetükre köznapi nyelven érthetően hatni. *Azokat a kulcskérdéseket kell reflektorfénybe állítani, amelyek az adott szolgálati hely kollektívájának a legfontosabbak és leginkább segítik a vasúti tervek megvalósítását.* Szükséges ez azért is, mert a mindennapi munka sikereitől függ a szolgálati hely és a vasút sorsa is.

Ha az emberek világosan látják a célt, nagyobb bizalommal, határozottabban veszik ki részüket a végrehajtásból. Különösen fontos úgy agitálnunk, hogy minden dolgozó érezze: felelősen részt tud venni önmaga, szolgálati helye és az egész vasút életének irányításában, alakításában. *Sok még a kihasználatlan lehetőség. Jó néhány olyan „rázós" kérdés van, amelyről a partner vasúti szervek — a vezérigazgatóságtól a végrehajtó szolgálatokig — különböző megfontolásokból, nem akarnak döntés előtt nyilvánosan beszélni.* Ilyen például néhány szállítás-szervezési, munka- és üzemszervezési, létszámcsökkentési vagy bérgazdálkodási téma.

A szakszervezeti szerveknek azonban lehetőségük van arra, hogy a szakszervezeti bizottságok vagy akár a középszervek szintjén összehívják a tisztségviselőket, szóban ismertessék velük a gondokat, beavassák őket a megoldáskeresés munkájába. Felhasználhatók erre a tisztségviselői és tömegpolitikai oktatás különböző formái is. *Önmagában az a tudat, hogy a dolgozó részt vehet a döntésben, sorsa irányításában, mindenkit átgondoltabb, tudatosabb cselekvésre ösztönöz.* És napjainkban éppen erre van a leginkább szükség. Ezért fontos, hogy agitációs és propagandamunkánk *őszinte és nyílt legyen,* keltsen bizalmat az emberekben, vonja be őket a döntésekbe, keressen, és mutasson is kivezető utat gondjainkból.

Dr. Balázs Ákos

A porcelán kutya és a hűség

Szakmai gyakorlat után az iskolapadban

A MÁV Tisztképző Intézetben november 29-én nyitották meg az 1982/83-as tanévet. *Gulyás János* vezérigazgató-helyettes köszöntötte azt a 180 fiatalt, akik — a sikeres felvételi vizsga után — megkezdhetik héthónapos tanulmányaikat a tisztképző nappali tagozatán. Az előző tanévben végzett hallgatók nevében három vasúti tiszt adta át az intézet zászlaját az utódoknak, majd *Tongori Imre*, a budapesti igazgatóság vezetője pénzjutalomban részesítette az öthónapos gyakorlati munkában élen járt hallgatókat.

A szükség törvényt (hagyományt) bont. Ezért született a vasút vezetőinek döntése: *a nappali tisztképzés ne szeptemberben vagy októberben kezdődjék — mint a korábbi években —, hanem a tél küszöbén, az őszi forgalom után. Mert a szükség a vasúton is nagy úr.* Különösen a budapesti pályaudvarokon, a kritikus munkaerőhiány miatt. Ezért az ott dolgozók szabadságát, pihenőnapjait szinte alig lehet biztosítani. A jövendő vasúti tiszteknek kötelezően előírták az öthónapos gyakorlatot, június 30-tól november 27-ig. *Ennek az intézkedésnek tehát nem titkolt célja a vasút munkaerőgondjainak enyhítése.* Megfogalmazódik azonban a kérdés: pedagógiai szempontból helyes-e, célszerű-e a tanfolyam időtartamának hét hónapra való csökkentése?

— *Sokan vitatjuk ezt mi is* — mondja *Bujna Kálmán*, az intézet tanulmányi vezetője. — *A tanulmányi idő csökkentése intenzívebb tanulást, nagyobb erőkifejtést, áldozatkészséget követel tanároktól és hallgatóktól egyaránt.* A tananyagcsökkentésnek negatív következményei lennének. Véleményünk szerint a legjobb megoldás a két-három hónapos gyakorlati idő bevezetése lenne. *Néhány éve* — az öthónapos gyakorlati idő miatt — *harminc hallgató vonta vissza felvételi kérelmét. A balesetveszély is fontos érv. Nemrégen például két tisztjelölt szenvedett balesetet Rákosrendezőn, sarus munkakörben.*

Radó Gábor

Böröndi Klára

— Az idegen környezet, a nagyobb forgalom próbára teszi a gyakorlaton levőket — folytatja *Bujna Kálmán.* — De ez még nem minden! A nehéz, felelősségteljes szolgálatok végzése mellett a jelölteknek készülni kell a felvételi vizsgára, részt kell venniük a baleseti és egyéb oktatásokon, és mindemellett az intézetbe is be kell járniuk úgynevezett szinten tartó felkészítésre, előadásokra. Ha valakinek nem sikerül a felvételi vizsga, természetesen nem jöhet tisztképzőre. *Az öthónapos gyakorlat jó vagy rossz emlékeivel mehet vissza előző szolgálati helyére.*

Mi erről a véleményük a hallgatóknak, milyen tapasztalatokat szereztek az öt hónap alatt? Erről beszélgettem a tanévkezdés első napjaiban négy fiatal vasutassal.

— *Sok a tananyag, nehéz hét hónap előtt állunk* — mondja elgondolkozva *Böröndi Klára.* kereskedelmi tagozatos hallgató. — Régebben a gyakorlati idő három hónap volt. *Talán most is elég lenne ennyi, bár én nagyon jól éreztem magam Rákos állomáson, kereskedelmi tartalékosként.*

— Korábban hol teljesített szolgálatot?

— A nagykanizsai körzeti üzemfőnökséghez tartozó Lepsény állomáson, számadó és árupénztárosi beosztásban. Én az érettségi után számviteli főiskolára készültem, de helyhiány miatt más oktatási intézményhez irányítottak. Azt nem fogadtam el. Inkább a vasutat választottam, hiszen a szüleim is vasutasok.

— Hogyan fogadták, milyen tapasztalatok szerzett Rákoson?

— Nagyon kedvesen fogadtak bennünket a kollégák. Hárman voltunk ott tisztképzősök. Néhány hét múlva úgy éreztük, mintha évek óta együtt dolgoznánk. Szokatlanok voltak a nagy méretek. Engem fuvarszervezéssel bíztak meg. *Nagyon sokat tanultam, megismertem a nagy ipartelepeket. A teheforgalom tizenötszöröse a lepsényinek. Örültem annak. hogy önállóan dolgozhattam.* Helyettesítettem a szabadságon levőket, hiszen a munkaerőhiány miatt addig még a szabadnapokat sem tudták kiadni. Mi nappalos beosztásban dolgoztunk, és minden hétvégén haza mehettünk.

— Öt hónap után nehéz volt a búcsú?

— Nehéz és emlékezetes. A búcsúzás napján kedves meglepetésben volt részünk. A „C" túrban dolgozó *Tóth István* raktárnok — akinek cukrász szakmája is van —, egy hatalmas csokitortát készített tiszteletünkre. A kollégáktól pedig kaptunk még egy-egy porcelán kutyát is, mert mint mondották: *a kutya a hűség jelképe. Mi is legyünk hűségesek a vasúthoz!*

— Mik a tervei a tisztképző elvégzése után?

— Szeretnék majd tovább tanulni a győri közlekedési főiskolán.

Radó Gábor Sopronból jött. Nyolc éve dolgozik a GySEV állomáson, a ki- és belépő kocsik vámkezelésével foglalkozik. Az ottani létszámhiány miatt engedélyezték részére, hogy három hónapig helyben végezzen gyakorlati munkát, két hónapot pedig Ferencváros nyugati rendezőjében töltött.

— *Örültem annak, hogy ilyen nagy rendezőbe kerültem,* mert ott alkalmazni, hasznosítani tudtam azt, amit Sopronban tanultam — magyarázza. — A dézsmált vagy ólomhiányos kocsik áruinak a megállapítása volt a konkrét feladatom.

— Sikerült beilleszkedni az idegen környezetbe?

— Gyorsan alkalmazkodtam, amelyet elsősorban a ferencvárosi kollégáknak köszönhettem. *A nyugati rendező három megállapító raktárnoka széles körű vasúti ismeretekkel rendelkezik, sokat tanultam tőlük. Volt munkánk bőven, hiszen Ferencben gyakran előfordul a kocsidézsmálás, és a kíméletlen tolatás következtében is sok áru megsérül.* Amikor elkezdtem a munkát, végre néhány kolléga elmehetett szabadságra. Az egyik megállapító raktárnok nem is emlékezett arra, hogy mikor volt üdülni a családjával. Most végre erre is lehetőség nyílt.

ifj. Kiss József

Radó Gábor kiváló dolgozó, és négyszer nyerte el a Szakma Ifjú Mestere címet. A tisztképzőn is szeretne az élvonalban maradni. Erről azonban óvatosan nyilatkozik.

— Nyolctól tizenhat óráig tart a tanítás. Tantárgyanként naponta 20-25 oldalt kell megtanulni. Ezt be kell szorozni tizenhárom tantárggyal. *A tanítás után ilyen nagy mennyiségű anyagot mélységében megismerni és elsajátítani szinte lehetetlen.* Egyetlen megoldás marad: szombaton és vasárnap is tanulni kell.

Ifj. Kiss József, Záhony állomás forgalmi tartalékosa is tapasztalt vasutas már. Öt éve dolgozik a záhonyi üzemigazgatóságon. Volt naplózó, külsős, vonatátmenesztő és térfelvigyázó is. Az öthónapos gyakorlati idő alatt Budapest Angyalföldön is hasonló beosztásokban dolgozott. Beosztották külsős forgalmi szolgálattevőnek, vonatfelvevőnek, váltókezelőnek. Ő azon kevesek közé tartozott, akiknek nem volt szokatlan a nagy forgalom, hiszen Záhonyban hozzászokott ehhez.

— *Három műszakban dolgoztunk és nagyon jó volt a munkahelyi légkör* — mondja. — Tartós kapcsolatok szövődtek az angyalföldi fiatal vasutasokkal. Néhányukat meghívjuk majd a tisztavatásra és egyéb rendezvényekre is. Az állomás vezetői nagyon humánusak voltak, velünk tisztjelöltekkel. Biztosították a pihenőnapokat, *és november 7-re még jutalmat is kaptunk.* A szociális körülmények is kedvezőek voltak.

Pilisi Lajos

— Mik a további tervei?

— A tisztképző elvégzése után szolgálati helyemen szeretném majd kamatoztatni ismereteimet és a továbbtanulás gondolata is foglalkoztat.

Pilisi Lajos, a hatvani körzeti üzemfőnökség vonatmenesztő térfelvigyázója is az elismerés hangján szólt az öthónapos gyakorlatról. 1974 óta dolgozik Hatvan állomáson. Budapest Nyugati pályaudvaron vezető váltókezelő beosztásban tevékenykedett. A szolgálat után mindennap haza utazhatott egyedül élő édesanyjához.

— *Rövid idő alatt összebarátkoztam a munkatársakkal, megismertem a pályaudvart* — emlékezik. — *Az volt a szokatlan, hogy a Nyugatiban csak személyvonatok közlekednek. A munka egyébként nem volt nehezebb, mint Hatvanban, mert itt is helyszíni állítású váltókat kezeltem. Bővültek a vasúti ismereteim, sok tapasztalatot szereztem.*

Pilisi Lajost az idei vasutasnapon *A Szakma Ifjú Mestere* kitüntetésben részesítették. Szereti a munkáját — a vasutat. A tisztképző idei hallgatói között sok hozzá hasonló, a vasút iránt elkötelezett, felkészült fiatal van. Tanulnak, hogy méltó követői legyenek az elődöknek.

Kaszala Sándor

Százéves a budapest–szabadkai vasútvonal

Ünnepi megemlékezés ● Mozdonyavatás ● Kulturális rendezvények

Száz évvel ezelőtt, 1882. december 5-én indult meg a forgalom a Budapest—Szabadka közötti vasútvonalon. A pest—zimonyi vasút terve már az 1832—36-os országgyűlésen is felmerült, ahol az országos költségen kiépítendő vasútvonalak között a harmadik helyen említették. Ezt követően már 25 alkalommal foglalkoztak az üggyel országos, megyei és helyi tanácskozásokon. Végül a gyakorlati megvalósításra csak az 1880-as évek elején kerülhetett sor, amikor az állam egyre nagyobb szerepet vállalt a vasútépítésben.

A *Budapest—Szabadka—Zimony—Belgrád* vasútvonalat, amely összeköttetést teremtett a Balkánnal, több szakaszban építették meg. A Budapest—Szabadka közötti vonalszakasz mindössze két év alatt épült, 1882. december 5-én adták át a forgalomnak, majd 1883-ban elkészült a Szabadka—Zimony, 1884-ben a Zimony—Országhatár közötti szakasz. A fővonal építésével együtt épültek a szárnyvonalak is. Így 1882-ben adták át a Kiskőrös—Kalocsa vonalat.

Néhány érdekes adat: *a fővonal megnyitásakor Kiskunhalas állomáson kilencen dolgoztak, az első menetrendben egy pár személyvonat és egy pár vegyesvonat közlekedett.* A személyvonatok utazási sebessége 25 km/óra volt. A fővonalon 33,25 kg-os kis „c" síneket fektettek le, amelyek 8 méter hosszú acélsínek voltak. A vonal későbbi jelentőségét mutatja az is, hogy 1917-ben Budapest—Kunszentmiklós—Tass között megépült a második vágány, amit 1922-ben elbontottak.

A vonal megnyitásának 100. évfordulójáról a kiskunhalasi vasutasok méltóképpen emlékeztek meg. Az ünnepségsorozat nyitányaként december 3-án délelőtt 10 órakor Kiskunhalason, a vasutas művelődési házban vasúttörténeti kiállítás nyílt, melyet *dr. Lugosi József*, a szegedi területi szakszervezeti bizottság titkára nyitott meg. A kiállítás eredeti dokumentumok, másolatok, makettek — amelyeket helyi gyűjtések alapján a Közlekedési Múzeum szakemberei rendeztek be — felhasználásával mutatta be a közlekedés fejlődését, a fővonal múltját, jelenét, elődeink munkáját. A kiállítás megnyitását követően *Tóth Imre* üzemviteli osztályvezető az állomás előtti téren felavatta a közszemlére tett vasúttörténeti érdekességet, a 375.583 pályaszámú gőzmozdonyt.

A centenáriumi ünnepség az MSZMP városi-járási bizottságának nagytermében folytatódott, ahol a rendezők nevében *Földi Gyula* köszöntötte a megjelent vendégeket, köztük *dr. Veress Lászlót*, a Vasutasok Szakszervezete elnökségének tagját. *Sajtos Péter* vasútigazgató-helyettest, *Terék Pétert*, Szabadka forgalmi igazgatóját, a helyi párt- és állami szervek képviselőit.

Dr. Szabó Miklós, az MSZMP Kiskunhalas városi-járási bizottságának első titkára nyitotta meg azt az ankétot, amelyen három előadás során méltatta a jubileumi vasútvonalat. Sajtos Péter vasútigazgató-helyettes a budapest—kelebiai vonal szerepéről, az igazgatóság munkájában betöltött jelentőségéről beszélt. Többek között elmondotta, a vonal vonzáskörzetében több mint 2 ezer vasutas dolgozik. szolgálati helyeiken az igazgatóság le- és feladási árutonna mennyiségének 11,63 százalékát, Kelebia határállomáson pedig a határforgalom közel felét vézgzik el. *Dr. Kerkápoly Endre*, a Budapesti Műszaki Egyetem tanszékvezető professzora a vasútvonal történeti áttekintéséről, *Tóh Imre* osztályvezető pedig a közlekedéspolitikai koncepció eredményeiről tartott előadást. Az ankét végén a jubileumi ünnepség előkészítésében, szervezésében kitűnt dolgozók közül többeket kitüntetésben részesítettek.

Az első napirendi programot követően a vasutas művelődési házban további kulturális rendezvények megtartására került sor. December 4-én a szombathelyi *Sávária táncegyüttes* aratott nagy sikert. December 7—10. között a szegedi és a szombathelyi vasutas képzőművészeti kör tagjainak munkájából nyílt kiállítás, majd 11-én a Vasutasok Szakszervezete szimfonikus zenekara vendégszerepelt *Domonkos Zsuzsa* és *Jankovits József*, a Fővárosi Operettszínház művészeinek közreműködésével. *Moldova Györggyel* író-olvasó találkozót rendeztek, s végül a sort Vajgel Pál vasutas népművész kiállítása zárta.

Ez alkalomra megjelentették a centenáriumi kiállítás képes mellékletét, a *Halasi Újságot* is.

Gellért József

NEHÉZ NYÁR UTÁN, ÉV VÉGI CSÚCS ELŐTT

Utasellátás a hegyeshalmi új közúti határátkelőhelyen

Belecsípett a szél az arcunkba, amikor a kocsi ablakán át átadtuk okmányainkat az új hegyeshalmi határátkelő sorompója előtt a határőröknek. November vége van, erős nyári turista forgalmat hagytunk magunk mögött. A kétszer 17 sávos új modern határátkelő az ország legnagyobb közúti „kapuja". Milyen szolgáltatást nyújt itt az Utasellátó Vállalat?

— *Szerencse, hogy most jöttek* — fogad *Csókás Györgyné*, a büfé vezetője. — *Nyáron nem nagyon tudtam volna magunkról beszélni. Nem lett volna rá idő. A forgalmunk szinte megduplázódott, volt olyan hónapunk, hogy 15-en 1 millió 800 ezer forint bevételt hoztunk.*

Igaz, volt miből. Volt és van debreceni, kolbász, virsli, különböző szendvicsek. A cukrásztermékek választéka megközelíti a 25-öt. Kaphat itt a külföldi vendég csabai karajt, stefánia vagdaltat, kaszinó tojást, töltött paradicsomot és sonkatekercset. A borok, sörök. üdítők választéka is nagy. *Az ajándéktárgyak és népművészeti áruk kínálata és bemutatása láttán valamelyik Váci utcai butikba is képzelhetjük magunkat.* Ha a termékek többségét külföldre viszik nagyon kifizetődő exporttevékenységnek is lehet mondani az itteni munkát.

A berendezés rozsdamentes acélból készült. Csillog-villog minden. Ragyogó a tisztaság. Modern gépek segítik, gyorsítják a kiszolgálást.

— Hány helyen történik értékesítés? — érdeklődünk tovább.

— A fővámépületben két helyen — az egymással összhangban levő be- és kilépő oldalon, s a kamionforgalomnál a régi épületben. Újdonság, hogy a főépület tranzitbüféjében éjjel-nappal kaphat a vendég harapni és innivalót — folytatja az üzletvezető.

— Változott-e a dolgozók helyzete az új vámépületben?

— *Természetesen. Külön-külön női és férfi öltözőket, zuhanyzókat kaptunk. Könnyebbé, kényelmesebbé váltak a munkakörülmények. Formás egyenruhában sürögnek, forognak a kiszolgálók.*

Ugyanezzel dicsekszenek a konvertibilis valutáért árusító Utasturist pavilon dolgozói közül ketten, *Schopf Teréz* és *Füzi Zsuzsa* is. A dollár árbevételük néhány év alatt hatszorosára nőtt. Az értékesítő helyük még nívósabb a büféjénél. A hazai ipar legkiválóbb ajándék és egyéb termékei mellett itt külföldi árukat is vásárolhatnak az utasok, természetesen nyugati valutáért.

— Mi lesz a közeledő ünnepekben? — kérdeztük.

— *Már most mindent előkészítettünk.* A szállító vállalatokkal megbeszéltük az áruutánpótlás módját, több helyre írásban is megküldtük az igényeinket — válaszolják mindkét bolt dolgozói. — *A külföldit nem lehet ninccsel fogadni.* Igaz a központunk is kiemelten kezel bennünket. Ha valamit mégsem sikerülne nekünk beszerezni azt telefonhívásunkra soron kívül megküldik.

A határon történt látogatás tapasztalatai arról győztek meg bennünket, hogy az Utasellátó Vállalat szolgáltatásai miatt nem éri szégyen az országot Hegyeshalomban.

Sz. Jakab

Mit tesz a jó kapcsolat

Rákospalota–Újpest állomáson

Rákospalota—Újpest állomás korábban arról volt ismeretes, hogy az ott rakodó vállalatok közül némelyik csillagászati kocsiálláspénzt fizetett. Akadtak természetesen olyan fuvarozók is, amelyek az előírásoknak megfelelően teljesítették kötelességüket.

A második félévben azonban sokat javult a helyzet. Mint erről *Gyurcsik Mihály* állomásfőnök beszámolt: *az elmúlt hat hónapban 50 százalékkal kevesebb kocsi vár kirakásra, mint annak előtte.* A DOMUS-Bútorért Vállalatnak például csaknem 20 millió forint álláspénzt számoltunk el ez év júliusáig. Ez most alig több 150 ezernél.

— Mit tett a DOMUS ennek érdekében?

— *Úgy tudom, hogy átszervezték a rakodó apparátusokat, érdekeltebbé tették a szombat, vasárnapi munkát,* pontosabban koordinálják a megrendeléseket, vagyis csak a kereslet arányában szállíttatnak vidékről bútorokat.

— Állomásunkra minden ősszel nagy mennyiségű napraforgó és déligyümölcs érkezik, amelyeket a lehető leggyorsabban a rendeltetési helyére kell továbbítani. *Ezért már a nyár végén mind a harminc nálunk rakodó vállalat illetékes vezetőivel megbeszéltük az év végi tennivalókat.* Ez ugyan nem hozott gyors eredményt. Jelenleg ott tartunk, hogy az ilyenkor legfontosabb árukat fuvaroztató vállalatoknak, a Növényolajnak, a DÉLKER-nek, a COMPACT-nak stb. alig akad kirakatlan kocsija. A Növényolaj álláspénze ma már szinte csak filléreket tesz ki.

— Tartósnak ígérkezik ez az állapot?

— A módszer ezek szerint beváltotta a hozzá fűzött reményeket. Továbbra is szorgalmazzuk tehát az állandó információcserét, a rendszeres kapcsolattartást. Az esztendő végéig a Növényolajgyárnak — ezer tonna margarint és napraforgódarát, más vállalatoknak 3 ezer tonna egyéb árut és még 4-5 ezer tonna déligyümölcsöt kell megmozgatnunk.

Rákospalota—Újpest állomáson minden jel arra mutat, hogy nyugodtan várhatják a szilvesztert.

(Séra)

MINDENT JAVÍTANAK

A Keleti pályaudvar karbantartói

Kuti Mihály brigádja a csarnok tetőszerkezetének elhasználódott deszkáit cseréli ki

A Keleti-pályaudvar csömöri csonkavágányának közelében minden munkanap reggelén, pontosan 7 órakor megkongatnak egy felfüggesztett síndarabot. Az érces hang a MÁV Épületfenntartó Főnökség 1. számú építésvezetőség dolgozóinak szól. *Nagy Imre* építésvezető vaskos papírköteggel a kezében sorolja, hogy aznap melyik munka a legsürgősebb, vagyis kinek mit kell csinálnia.

Az építésvezetőség létszáma hatvan. Foglalkozásukra nézve hét szakmára (asztalos, festő, ács, tetőfedő, bádogos, üvegező, lakatos) és két segédmunkára tagolódnak. Feladatuk a Keleti-pályaudvar mintegy félmillió légköbméter térfogatú épületeinek és vízvezeték hálózatának karbantartása.

— Mi most a legnagyobb munkájuk? — kérdezem.

— Változatlanul a tetőjavítás, amelyet az MSZMP XII. kongresszus idején kezdtünk el. A munka jelenleg félidejénél tart, *pontosabban november 7-ére 4400 négyzetméter tetőfelületet paláztunk le. A tetőfedő brigád vállalta, hogy a hátra levő részt 1984-re, a Keleti-pályaudvar fennállásának századik évfordulójára fejezi be.*

A karbantartók vezetője ezután elmondotta, hogy a Keletiben a sok száz ajtó, ablak, kapuk mennyire elhasználódtak. Nem beszélve a zárakról és a vízvezeték hálózatról. Az utóbbi okozza a legtöbb gondot. Az elavult rendszerben gyakori a csőtörés. S ez egymagában is kellemetlen jelenség. A legnagyobb baj mégis az, hogy a mellékvezetékekről nincs meg a tervrajz. Ebből következik az, hogy ha valahol hiba keletkezik 10-15 méter hosszban is kell ásnunk, mert a víz nem mindig ott tör föl, ahol a cső megrepedt vagy eltört.

— Hogyan boldogulnak a sok javító, karbantartó munkával?

— Szakmunkás gárdánk között szerencsére vannak olyan tapasztalt mesterek, mint például *Horti Miklós*, aki 32 esztendeje dolgozik karbantartóként a Keletiben. *Ő már egymaga annyi hibát elhárított, hogy betéve tudja, hol, milyen vezeték megy a földbe.*

— Az építésvezetőség munkája eltér a többitől — folytatta —. Kezdve azzal, hogy ezt a tevékenységet nem lehet gépesíteni, mert olyan egyedi esetekkel foglalkozunk, amelyekből nincs két egyforma. Ezenkívül ritkán adódik olyan feladat, mint például egy helyiségnek a rendbetétele — ajtó-, ablakcsere, festés, mázolás stb. —, amikor zavartalanul dolgozhatnánk. *A munkát úgy kell végeznünk, hogy a folyamatos forgalomirányító tevékenységet lehetőleg ne zavarjuk.*

— A Keletiben megbecsülik-e a karbantartókat?

— Azt hiszem, igen. Különösen a nagyobb munkákra figyelnek oda. Az idén október 15-én fejeztük be a pályaudvar kazánházának kémény festését és elvégeztük a szükséges korrózió védelmet is. Munkánk teljesítményét és minőségét mérlegelve *Nagyrónai László* vasútigazgató-helyettes gratulált és külön pénzjutalomban részesítette azt a kilenc kollégát, akik a munka oroszlán részét végezték. Akadnak persze elszomorító példák is. Az idén ősszel felújítottuk a kocsijavító szín összes kapuját. A munkával úgy igyekeztünk, hogy a fűtési idényre elkészüljön. A feladatot határidőre végre is hajtottuk, ám néhány nappal ezelőtt láttam, hogy három új kapuszárnyat már összetörtek . . .

Séra Sándor

ÖTLETNAP CELLDÖMÖLKÖN

A celldömölki körzeti üzemfőnökségen már hagyománya van az ötletnapoknak. Ennek célja az, hogy felhívják a dolgozók figyelmét olyan ötletek kidolgozására, amelyek segítik az energiatakarékosságot, gazdaságosabbá teszik a munkát és kulturáltabbá az utazást.

A közelmúltban benyújtott *58 ötletből 33-at fogadtak el*, amelyekért négyezer forint jutalmat fizettek ki. Az ötletekből huszonkettőt újításként alkalmaznak majd.

Hiánycikkek pedig — vannak

Így látják az Anyagellátási Igazgatóságon

Tíz esztendeje, amikor a vezérigazgatóság 12. szakosztályából kiválva, igazgatósággá szerveződtek, feltehetőleg a mainál jobb anyagellátásban reménykedtek. Az persze beigazolódott, hogy a *MÁV Anyagellátási Igazgatóságának* életre hívása hasznos volt, mert ily módon a szakosztály sok napi feladattól mentesült, s több figyelmet fordíthat az elvi irányításra. Ami pedig 1972. januárjában életre hívott igazgatóságot illeti: ők mintegy 180-200 ezer tétel beszerzésével foglalkoznak, s az ezzel kapcsolatos pénzügyek intézésétől az anyagok átvételéig, készletezéséig, szétosztásáig szerteágazó a teendőjük.

Lehet központilag is

Minderről *Szvatkó Istvánnal* beszélgetünk; már a kezdettől ő áll a kétszáz tagú szervezet élén. Tőle tudjuk meg: öt osztályuk foglalkozik a beszerzéssel (felépítésük az anyagféleségektől függ), s az idén — ez új feladat a számukra — *önálló importjogot kaptak.* Külkereskedelmi szakemberekre, üzletkötőkre is szükségük van tehát, hogy immár maguk intézhessék, amit eddig a NIKEX végzett, bizományosként. Az önállóság feltételeit folyamatosan teremtik meg. Ily módon a MÁV közvetlen kapcsolatba került a külföldi szállítók egynémelyikével, s maga vásárolja a mozdonyokat, a személy- és teherkocsikat, valamint azok alkatrészeit. *A számítások szerint csupán ez a döntés évi 8-10 millió forintos megtakarítást jelent a vasútnak.*

— A teljességhez tartozik — mondja az igazgatóság vezetője —, hogy az idén kisebb összegért vásároltunk, mint eredetileg terveztük. Tőkés partnereinkkel szemben a valutahiány gátol, egyes KGST-országoktól pedig nem kapjuk meg azokat a keresett cikkeket, amelyekre a folyamatos üzemeltetéshez és a karbantartáshoz szükségünk lenne. De nehogy torzzá váljék a kép: *a MÁV importja nem haladja meg az összes anyag és eszköz 5 százalékát.*

A vasút évente mintegy 12 milliárd forinttal gazdálkodik, s e tetemes összeg 85 százalékáról dönt — természetesen az igények ismeretében — az anyagellátási igazgatóság. A fennmaradó forintokból a főnökségek, a felhasználó üzemek maguk vásárolják meg azokat az egyedi alkatrészeket és anyagokat, amelyekre csupán nekik van szükségük, s így nem volna érdemes központilag készletezni, raktározni, a helyszínre fuvarozni. Álláspontjuk elemzik, hogy mely cikkeknek a beszerzése ésszerűbb helyileg, decentralizáltan. Vélhetnénk ugyan: *a MÁV ügyrendje olyan, hogy kedvez a központosításnak — de nem erről van szó.* A gyártó vállalatok kardoskodnak inkább, hogy egy megrendelővel álljanak szemben, s ha mód van rá, akkor egy tételben, egy helyre szállítsanak. Ha a főnökségek mind maguk, külön-külön adnák fel rendeléseiket, a gyártók gyakrabban mondanának nemet, s a kis tételekért többet is kérnének. Ráadásul alighanem felhalmozódnának a készletek.

Mindenről *Szvatkó Istvánnal* beszélgetünk; már a kezdettől ő áll a kétszáz tagú szervezet élén. Tőle tudjuk meg: öt osztályuk foglalkozik a beszerzéssel (felépítésük az anyagféleségektől függ), s az idén — ez új feladat a számukra — *önálló importjogot kaptak.* Külkereskedelmi szakemberekre, üzletkötőkre is szükségük van tehát, hogy immár maguk intézhessék, amit eddig a NIKEX végzett, bizományosként. Az önállóság feltételeit folyamatosan teremtik meg. Ily módon a MÁV közvetlen kapcsolatba került a külföldi szállítók egynémelyikével, s maga vásárolja a mozdonyokat, a személy- és teherkocsikat, valamint azok alkatrészeit. *A számítások szerint csupán ez a döntés évi 8-10 millió forintos megtakarítást jelent a vasútnak.*

— A teljességhez tartozik — mondja az igazgatóság vezetője —, hogy az idén kisebb összegért vásároltunk, mint eredetileg terveztük. Tőkés partnereinkkel szemben a valutahiány gátol, egyes KGST-országoktól pedig nem kapjuk meg azokat a keresett cikkeket, amelyekre a folyamatos üzemeltetéshez és a karbantartáshoz szükségünk lenne. De nehogy torzzá váljék a kép: *a MÁV importja nem haladja meg az összes anyag és eszköz 5 százalékát.*

A vasút évente mintegy 12 milliárd forinttal gazdálkodik, s e tetemes összeg 85 százalékáról dönt — természetesen az igények ismeretében — az anyagellátási igazgatóság. A fennmaradó forintokból a főnökségek, a felhasználó üzemek maguk vásárolják meg azokat az egyedi alkatrészeket és anyagokat, amelyekre csupán nekik van szükségük, s így nem volna érdemes központilag készletezni, raktározni, a helyszínre fuvarozni. Álláspontjuk elemzik, hogy mely cikkeknek a beszerzése ésszerűbb helyileg, decentralizáltan. Vélhetnénk ugyan: *a MÁV ügyrendje olyan, hogy kedvez a központosításnak — de nem erről van szó.* A gyártó vállalatok kardoskodnak inkább, hogy egy megrendelővel álljanak szemben, s ha mód van rá, akkor egy tételben, egy helyre szállítsanak. Ha a főnökségek mind maguk, külön-külön adnák fel rendeléseiket, a gyártók gyakrabban mondanának nemet, s a kis tételekért többet is kérnének. Ráadásul alighanem felhalmozódnának a készletek.

Keretek

— Hogy van ez más vasutaknál?

— A vasút más országokban is központilag rendeli meg az anyagokat, gépeket és egyebeket . . . más kérdés persze, hogy például Ausztriában vagy az NSZK-ban, ahol már többször megfordultam, a szállítók a megjelölt helyre a kívánt mennyiséget juttatják el. Néhány anyagnál, törékeny üvegeknél annyit már mi is elértünk, hogy a gyár a hozzá közel lévő vasúti szertárba juttassa el termékét, s onnan továbbítsuk a felhasználókhoz. Így gyorsabbá válik az anyagellátás folyamata, kevésbé sérül meg az anyag, kevesebb a keresztfuvar, következésképp nem kell annyi vagon . . .

Az igazgatóság a 12. szakosztálytól kapja meg az anyagellátási tervet, abból kitűnik, hogy mennyi pénz használható fel egy-egy évben. Az összegeket anyagcsoportokra bontva határozták meg. Az anyagellátási szakemberek több éves tapasztalat és a statisztikai normák alapján — élve a gépi adatszolgáltatás információs rendszerével is — tudják: *mennyit költhetnek, s hozzávetőleg milyenek lesznek az igények.* Ha nem volna e terv, s ha nem határoznák meg központilag a kereteket, meglehet: a főnökségek, a felhasználó üzemek — éppen mert hiánygazdálkodás van, s számukra az a megnyugtató, ha bőven van anyag a raktárban — a szükségesnél gyakran többet rendelnének. *(Tegyük hozzá persze: tisztelet a kivételnek.)* Az igazgatóság nem lebecsülendő feladata viszont, hogy ésszerűen gazdálkodjanak a készletekkel, s az anyagok forgási sebessége fokozódjék. A készletezés néha amúgyis elkerülhetetlen. Részint, mert a ritkán kapható anyagok egy részét központilag is tartalékolják, részint mert van olyan magyar vállalat — nem is egy —, amely csak akkor készít el egy-egy speciális terméket, ha nagy, akár több évre is elég mennyiséget rendelnek tőle.

Vasutaskörökben aligha kell hangsúlyozni: *hiánycikkek pedig — vannak.* S bár az anyagellátók jó néhány vállalattal 5 évre kötnek hosszúlejáratú keretszerződést (évente nyolc-tízszer megrendelést adnak fel, s alig van olyan hazai cég, amellyel ne állnának kapcsolatban), a döccenők mindennaposak.

— A vállalatok jelentős része az általunk kért mennyiségben és ütemben szállít, de ami számunkra létkérdés: *a járműalkatrészekre ez nem érvényes.* Kiszolgáltatott helyzetben vagyunk, s hiába tudjuk, hogy partnereinknél sem az akarás hiányzik, még vigasznak is kevés. Azzal sem vagyunk kisegítve, ha érvényesítjük kötbérigényünket. Arra viszont van példa, hogy peres úton elértük egyes alkatrészek szállítását.

Tartalékaink

— Küszöbön 1983. Ha csupán a visszaigazolt megrendeléseket nézzük, milyennek ígérkezik a következő esztendő?

— Nehéznek. Aligha kétséges, hogy a mostaninál is nehezebb lesz a helyzetünk. A MÁV két legnagyobb hazai szállítója, a Ganz-MÁVAG és a Ganz Villamossági Művek — immár valószínűsíthető — *a hátralévő hetekben nem képes behozni az idei elmaradását, s az év végéig a megrendelt alkatrészeknek a felét sem szállítja.* Ennek tudatában miért legyünk derülátóak, amikor ismeretes, hogy az importkorlátozás sok olyan alkatrész gyártására hatással lesz, amelyekhez külföldi alapanyag kell? Az 1983-as megrendeléseket már tavaly vagy idén az első félévben zömmel elküldtük, s néhányra mindmáig nem kaptunk visszaigazolást. Ami pedig a készleteinket illeti: *mert sokan ódzkodnak az ütemes szállítástól, azzal is számolunk, hogy csak december utolsó napjaiban kapunk meg számos, erre az évre megrendelt anyagot.* És az sem kizárt — hasonló eset már előadódott —, hogy nem sokkal később elküldik a teljes, 1983. évi mennyiséget. Kell-e hangsúlyozni, hogy ez is mekkora gondot okoz?

— Mindezt figyelembe véve, mit tehetnek a főnökségek, a szolgálati helyek?

— Csupán ismételni lehet a korábbiakban is elmondottakat . . . ám egyre nagyobb nyomatékkal. *Nincs más választásunk, mint a még takarékosabb anyagfelhasználás, a belső gyártás fokozása, és a használt alkatrészek felújítása.* Hadd jegyezzem meg azt is, hogy az importkiváltásban rejlő lehetőségeket még mindig nem használtuk ki eléggé, pedig itt vannak tartalékok. Ehhez persze szemléletváltozás kellene . . . vagy azt is mondhatom: az érdekeltségi rendszer módosítása. *A felhasználó anyagilag is érdekelt legyen abban, hogy megtalálja a külföldit helyettesítő hazai anyagot, alkatrészt.* Tény: ebben még az igazgatóságunk anyaggazdálkodói sem érdekeltek. Ez munkaköri kötelességük.

A kényszer, kétségkívül, önmagában is ösztönöz. Ám kényszerhelyzetekben az ösztönzés miként jén ugyancsak érdemes elgondolkodni. Mindenekelőtt közös érdekből.

(földes)

Harminc évi szolgálat után

A pft-főnök elköszönt

— Ez volt az én birodalmam

— *Holnaptól te vagy itt a főnök!*

Ezekkel a szavakkal fogadták *Murányi Istvánt*, amikor elvégezte a *Vörös Akadémiát* és 1952-ben jelentkezett szolgálattételre Székesfehérváron.

A pesterzsébeti munkásszülők gyermeke —, akit a Vörös Csepel edzett kommunistává és a gyárban mint autószerelő dolgozott —, akkor még nem sokat tudott a vasútról. A vezetés magas tudományából meg éppenséggel csak annyit, amit az akadémián elméletben tanítottak. De a felszabadulás után ez volt az a nagy történelmi korszak, amikor a munkásosztály legjobbjainak a gyakorlati életben is el kellett foglalni a vezető posztokat.

Murányi Istvánnal együtt ezrek álltak csatasorba és további tanulás, majd keserves gyakorlati tapasztalatok árán végül is a legtöbben megállták a helyüket.

Attól a naptól kezdve, ahogy kinevezték a MÁV Székesfehérvári Pályafenntartási Főnökség vezetőjének, kereken három évtizeden át, ez év novemberéig, nyugdíjazásáig itt dolgozott.

Fürge mozgású ember, alig őszülő halánték, markáns arc, csillogó szemek. Senki nem hinné, hogy már a hatvankettediket tapossa, pedig a nagy felelősséggel végzett munkája közben négy gyermeket is felnevelt, s már hét unokával dicsekedhet.

— Mi volt a három évtizedes pályafenntartási főnöksége alatt a legmaradandóbb élménye?

— *Nehéz erre válaszolni* — mondja —, *hiszen a 30 év minden napjának megvolt az izgalma, az ember emlékezetébe ragadt élménye.* Közel 500 kilométer vasúti pályatest karbantartása, felújítása, korszerűsítése volt a gondom, ahol 1200 ember tevékenykedett, köztük kitűnő mérnökök és más műszakiak. Ebben az időben épült Dunaújváros. Ezt az új, nagyipari létesítményt be kellett kötni az ország vasúti vérkeringésébe. Aztán jött a Baracska—Budapest közötti második sínpár lefektetése. Iparvágányok, bányák és más új létesítmények bekötése. Szóval, sorolhatnám hosszan az emlékeket, de hát ez csak nekem érdekes, és azoknak az embereknek, akikkel együtt megvalósítottuk mindazt, amit ránk bíztak.

Murányi Istvánt felettesei többször részesítették anyagi és erkölcsi elismerésben. Nyolc alkalommal kapott Kiváló Dolgozó, Érdemes, majd Kiváló Vasutas kitüntetést. Három árvízvédelmi emlékérem jelzi, hogy ott volt a gáton is, amikor az ország valamelyik vidékén az elemek megrongálták vagy tönkretették a vasúti pályát. Most nyugdíjazása alkalmával a *Munka Érdemrend arany fokozatát kapta.*

— Melyikre a legbüszkébb?

— Amiről nem is szóltam — fényesedik a szeme.

— Kiváló társadalmi munkámért a Fejér megyei Emlékplakettel tiszteltek meg. De — emeli fel a karját, — *még ennél is büszkébb vagyok arra, hogy a pályán egyetlen haragost sem hagyok. Az embereimet tiszteltem, szerettem s valahogy hasonlóan ők is engem.*

— Ahogy hallottam, az utóbbi években nagy gondja volt az utánpótlás biztosítása is.

— Igyekeztem — bólogat élénken — és most én mondhatom, illetve mondtam ez év november elsején *Szamos Alfonz* fiatal barátomnak, aki szakaszmérnököm, majd az utóbbi időben helyettesem volt, *hogy holnaptól te vagy itt a főnök.*

— A kör bezárult, legalábbis az, amely az életpályát illeti. De Ön bizonyára nem olyan ember, aki a jól megérdemelt nyugdíjas évei alatt csak magának éljen.

— *A társadalmi tevékenységem nem megy nyugdíjba. Változatlanul tagja vagyok a Vasúti Üzemi Pártbizottságnak, valamint a Hazafias Népfront városi elnökségének. Aztán ott van a hét szép unokám. Végre korlátlanul kihancúrozhatom magam velük.*

— Mi a hobbija?

— *Nincs különösebb hobbim, ha csak az nem, hogy amióta kocsim van, kibújt belőlem a régi szakmám, az autószerelő.* Így bütykölgetem a magam, a gyermekeim és a jó barátaim kocsiját. De biztos, hogy vonatra is fogok ülni néha és azzal a szándékkal, mint amikor pályafenntartási főnök voltam, hogy megnyugodjak afelől: *minden rendben van-e azon a területen, ahol én 30 esztendőt eltöltöttem.*

(Dávid)

A vasút novemberi teljesítménye

(Folytatás az 1. oldalról)

Az áruszállítás minőségi mutatói közül *feltűnően megnőtt a vonatfeloszlatások száma.* Ezen belül a kilépővonatok feloszlatásánál volt jelentős, 45,2 százalékos emelkedés. Ennek ellenére a kocsiforduló értéke csupán 0,5 százalékkal emelkedett a bázishoz viszonyítva.

Kedvezőtlen volt az időre ki nem állított teherkocsik száma is. A tavaly novemberi értéknél *48,1 százalékkal több üres teherkocsit nem tudott a vasút időben a rakodásokhoz biztosítani.*

A bázishoz viszonyítva 1,2 százalékkal emelkedett a teherkocsik térbeli kihasználása. Átlagos értéke 30,57 tonnáról 30,93 tonnára emelkedett. Kedvező volt a korszerű tehervonati vontatójárművek kihasználása. A napi hasznos futásuk kilométerben kifejezve a villamosmozdonyoknál 101,6, illetve 99,7, a nagy teljesítményű dizelmozdonyoknál 103,4, és 100,5 százalékosan alakult a bázishoz, illetve a tervhez viszonyítva.

Becsült adatok szerint *novemberben a vasút 20 millió 900 ezer utast szállított*, s ezzel a bázishoz képest 96,1, a tervhez viszonyítva pedig 97,2 százalékos teljesítést ért el. Az utaskilométer-teljesítmény várhatóan 99, iletve 96 százalékosan alakul.

A személyszállító vonatok menetrendszerűsége kedvezően alakult. A rendesen közlekedett személyszállító vonatok száma *a bázisbeli 95.6-ról 96,5 százalékra emelkedett.* Ezen belül jelentős volt a nemzetközi gyorsvonatok menetrendszerűségének 8,6 százalékos javulása.

Hol a boldogság mostanában?

Látogatás a vonyarcvashegyi szociális gondozóban

Sokat töprengtem azon, hogy találóan mihez lehetne hasonlítani a vonyarcvashegyi vasutas üdülőt, ahol ősztől a következő nyárig havonta 80 idős ember — kisnyugdíjú vasutasok vagy azok özvegyei — talál testileg, lelkileg felüdülést.

Járom a néptelen Balaton partját, ahol nyáron törölközőnyi hely is alig akad, most sehol egy lélek. Hideg, északi szél sepri a fák lehullott leveleit. A víkendházak kertjeiben már a krizantémok feje is lekókadt. Dér csillog a kifakult pázsiton. Ember, ha akad az utcán, kabátja gallérjába húzott nyakkal siet a dolga után.

„Hol a boldogság mostanában?" — jut eszembe nagy költőnk, *Petőfi* verssora és amikor benyitok a vasutas üdülőbe, már mondom is — a költő után szabadon, — hogy a búbos kemence körül. Mert olyan ez az intézmény, mint egy hatalmas búbos kemence, amit 80 melegségre, emberségre vágyó öreg ember ül körül.

Dehát ez csak szimbólum, mert a szó szerinti melegséget a fűtőtestek árasztják. Az egy egész hónapig — és teljesen díjtalanul — itt tanyázó öregek boldogságát az üdülő 35 tagú személyzetének szívből áradó gondoskodása biztosítja.

A társalgóban népes — kézimunkázó, beszélgető — hölgykoszorú: *Juhász Lászlóné* a férjével Debrecenből, *Fehér Gyuláné* és *Répási Istvánné* Tokajból, *Dávid Józsefné* Törökszentmiklósról, *Szántó Gergelyné* és férje *Dévaványáról*, *Boldvai Antalné* és férje Szarvasról, *Szkerka Andrásné* Békéscsabáról.

A beszélgetés témája az üdülő folyosóján látható kézimunka-kiállítás. Magam is gyönyörködöm benne és dicsérem a kiállítók szépérzékét, alkotó szorgalmát.

— *Nekünk már oly kevés lehetőségünk van a sikerélményre* — mondja egyikőjük de itt az üdülő gondnoknője, *Szőnyi Istvánné* és az aranyos kis kulturosunk, *Cserpalkovits Ildikó*, úgy tudják a szívünk alá rakni a kissszéket, hogy attól majdnem újra fiatalnak érezzük magunkat.

— De van itt más vetélkedő, meg szórakozási lehetőség is — mesélik egyszerre hárman is és sorolják, hogy napközben gyalogos, vagy autóbuszos kirándulásokra járnak. Egyik este filmvetítés, a másikon érdekes előadás, aztán jönnek kultúregyüttesek is. De aki csendes magányt óhajt, ott az 1600 kötetes könyvtár, a folyóiratok, képeslapok. No és van egy zongoristájuk is, aki esténként — díjtalanul — az öregek régi, kedvenc dalait is szívesen eljátssza. Néha egyikük-másikuk még táncra is perdül.

Szóval vidámságokkal megtűzdelve telnek itt a napok, hetek. De akit valamilyen betegség, bántana, annak sem kell hogy mozduljon a „búbos kemence" mellől, mert helyben az orvos és két főhivatású ápolónő is azon szorgoskodik, hogy az egyhónapos üdülést mindenki a lehető legjobb közérzetben töltse el. Ezért fáradoznak az üdülő szakácsnői: *Hollósi Lajosné*, *Pandur Józsefné*, *Kozma Józsefné* és a nagyon ügyes 17 esztendős ifjú cukrászmester Csóka Lajos is.

Itt azonban egy kis kitérőt kell tennem. A gondnoknő meséli:

Egy kis terefere a társalgóban — kézimunkázás közben

— Szívszorító látvány, hogy jó néhányan, akik idekerülnek, az első napokon nem tudnak betelni a finom főtt ételekkel, tésztákkal. *Ez azzal magyarázható, hogy sokan egyedül, magukra hagyottan élnek.* Ritkán szánják rá magukat, hogy főzőcskézzenek. De ha mégis teszik, étkezésük egysíkú. Itt aztán igyekszünk változatos, számukra újdonságot jelentő ételeket tálalni.

— Gondolom, hogy annál nagyobb az egyedülvaló sivárságuk, amikor innen hazamennek.

— Nem egészen.. — tiltakozik a gondnoknő — mert számtalan levél bizonyítja, amit a volt beutaltak írnak nekem, hogy hónapokig élnek abból a szívmelegségből, amivel itt az üdülőben feltöltődtek. Aztán él bennük a remény, hogy ha jönnek a nemszeretem téli napok, talán megint eljutnak ide, ahogy ön mondta, a nagy „búbos kemencéhez". *Hiszen most már nyolc éve ez az üdülő a vasutas szakszervezet központi vezetőségének nagyszerű kezdeményezésére a nyári szezon után átváltozik a jövő nyárig szociális gondozó otthonná.*

Ez az évenkénti héthónapos „átváltozás", a szakszervezetnek három és fél milliójába kerül. *De lehet-e pénzzel mérni azt az emberi humánus törődést,* amit a szakszervezet nemcsak az aktív vasutas dolgozók, szociális juttatásaira szentel, hanem a kispénzű öregekre is. Ők életük 35—40 évét áldozták fel hűséges szolgálatukkal a MÁV-ért.

Nézegetem, hallgatom a nagy „búbos kemence" köré sereglett öregeket. Az egykori váltókezelőt, akinek a legzordabb telek idején sem fagytak le a váltói. A volt mozdonyvezetőt, akit a kazán közelsége sem óvott meg az izületi, reumatikus betegségektől. És elnézem, hallgatom a magukra maradt özvegyeket, akik elemózsiás táskával, féltő öleléssel indították szolgálatba férjeiket és akik úgy tudtak sokszor az ünnepek öröméről is lemondani, hogy közben gyerekeket szültek, újabb kis vasutasokat neveltek.

A társadalom, a vasutas-szakszervezet most valamicskét törleszt azokért az áldozatokért, amit ezek az emberek a vasútért hoztak. És ez nagyszerű dolog. Méltó a szocialista vasúthoz.

Az meg még külön öröm,

Szőnyi Istvánné, gondnok

hogy a vonyarcvashegyi szociális gondozó nem egyedülálló intézménye a szakszervezetnek.

Dávid József

Fotó: Karff István

Készül az ízletes ebéd

Gondoskodás az időskorú vasutasokról

Aktívaértekezlet Nagykanizsán

A pécsi és a szombathelyi területi szakszervezeti bizottság november 23-án aktívaértekezletet rendezett Nagykanizsán. Az elnökségben foglalt helyet *Tolnai Ildikó*, a vasutas-szakszervezet titkára, *Nagy Károlyné dr.* a SZOT Társadalombiztosítási Főigazgatóság helyettes vezetője *Vándor László*, a Zala megyei SZMT titkára, a pécsi és a szombathelyi vasútigazgatóság képviselői.

Halmai Árpádnak, a pécsi területi szakszervezeti bizottság titkárának megnyitója után gazdasági vezetők, szb-titkárok, a társadalombiztosítási tanácsok elnökei, szocialista brigádvezetők, a vasútegészségügy képviselői, és mások mondták el, *hogyan gondoskodnak volt munkatársaikról, az időskorú vasutasokról.* Mint elhangzott, a két igazgatóság mintegy két és fél ezer szolgálati és bérlakásának egyharmadában nyugdíjasok laknak, s tizenkét üzemi konyhájukon az aktív dolgozókkal azonos térítési díj ellenében étkeznek. A vonyarcvashegyi és a balatonfüredi vasutasüdülőben októbertől áprilisig egy-egy hónapig ingyen pihenhetnek az alacsony összegű nyugdíjban részesülők. A MÁV hévízi szanatóriumában, a zalakarosi és harkányfürdői gyógyházban a nyugdíjasok és hozzátartozóik magas szintű ellátásban részesülnek.

Az intézményes gondoskodás mellett az üzemfőnökségek, munkahelyi kollektívák pártfogolják volt munkatársaikat. A dombóvári üzemfőnökség területén például a felszedett talpfákat alacsony áron, tüzelőnek adják el a nyugdíjasoknak. A pécsi üzemfőnökség területén lakásfelújításokat korszerűsítéseket végeznek a karbantartó szocialista brigádok. A veszprémi pályafenntartók házhoz viszik az ebédet a rászorulóknak. A zalaegerszegi pályafenntartási főnökség dolgozói főképpen kerti munkákban és tüzelőbeszerzésben segédkeznek. A celldömölki, szombathelyi, tapolcai üzemfőnökségek a heyi öregek napközi otthonát patronálják: *elvégzik a szükséges javításokat és karbantartásokat.* A további tervek között szerepel, hogy kialakítják a nyugdíjasklubok hálózatát, s megszervezik az egészségügyi szűrővizsgálatot.

★

November 26-án és 27-én Szolnokon rendezték meg a vasutas nyugdíjasklubok országos találkozóját, melyen közel 120-an vettek részt. A találkozót *dr. Balázs Ákos*, a vasutas-szakszervezet kulturális, agitációs, propaganda és sportosztály vezetője nyitotta meg. A résztvevők ezután program szerint módszertani előadásokat hallgattak, majd megvitatták a nyugdíjasok kultúrált szórakozásának lehetőségeit.

Véradónap

A budapesti vasútigazgatóság vöröskeresztes szervezete november 24-én térítésmentes véradónapot tartott. Ez alkalommal százhuszonegy vasutas vett részt az egészségügyi akcióban, amelyen — a központi szolgálat véradóin kívül — ott voltak a VATUKI, Józsefváros állomás, valamint a balparti épületfenntartó főnökség aktivistái is, *akik mintegy 50 liter vért adtak a Heim Pál Gyermekkórháznak.* Ez csupán a fele az idén adott mennyiségnek.

Az igazgatóság vöröskeresztes szervezetén belül ugyanis működik egy úgynevezett harminctagú készenléti csoport, amelynek aktivistáit vészhelyzetben hívja be a kórház életmentő véradásra. Ennek a csoportnak tagjai az 1982-es évben 50 liter vérrel segítették a betegek gyógyulását.

Az igazgatósági szervezet irányításával az idén még egy véradónapot tartanak, de ezen már csak a MÁV Tisztképző és Továbbképző Intézet hallgatói vesznek részt.

(s)

Századik születésnap

Gyerekek, vők, unokák, dédunokák és ükunokák köszöntötték Tárnokon a közelmúltban a község egyetlen százéves lakosát, Parti Istvánt. Pista bácsi két évvel ezelőtt még összevágta az udvaron a fát és minden nap körülsöpörte a házat. Kemény legény volt egész életében, és ha az a száz év nem tette volna többször is próbára, talán még ma is mozgékonyabb lenne.

Pista bácsi szlovák nemzetiségű. *1935-ig dolgozott a Nyugati pályaudvaron.* Részt vett az első világháborúban. Aktív vasutas évei alatt is Tárnokon élt. Szabad idejében a házhoz tartozó földön dolgozott.

Elbeszéléseit, emlékeit őrzik az utódok, az unokák és dédunokák. Századik születésnapján azonban nemcsak a család, hanem a falu vezetői, szlovák testvérei, a Hazafias Népfront képviselői, az úttörők és a vasút megbízottjai is köszöntötték. A MÁV Nyugdíjintézet vezetői a virágcsokrokon kívül pénzjutalmat is adtak a százesztendős *Parti Istvánnak.*

Kép és szöveg:
Zelman Ferenc

A tanács elnöke is köszönti az idős vasutast

Várnay Dea

KARÁCSONY

Jászol-meleg, piruló kalács,
betlehemi csillag,
földrésznyi sugárnyaláb
szeretet morzsák izzanak
a csillagszóró ujján.

Háziasszonyoknak ajánljuk

RECEPTEK AZ ÉV VÉGI ÜNNEPEKRE

Családi hagyomány, hogy karácsonykor és szilveszterkor „nagykanállal" étkezünk, ünnepélyesebbek, meghittebbek az ebédek és vacsorák. Az ünnepi étrendből nem hiányozhat a töltött káposzta, a különféle halétel, a bőrös malacsült, a korhelyleves és a bejgli.

Az év végi megszokott ízek mellé szeretnénk újdonságokkal szolgálni, remélve, hogy a háziasszonyok szívesen használják majd receptjeinket az ünnepi menük elkészítésénél.

KARÁCSONYRA

Rostonsült harcsaszeletek. A megtisztított harcsát felszeleteljük és besózzuk, majd lisztezzük, kevés olajon serpenyőben pirosra sütjük. Tálaláskor kevert salátát adunk hozzá.

Majonézes burgonyasaláta. Sós vízben főtt, meghámozott és karikára szeletelt burgonyát majonézben megforgatunk és törött borssal ízesítjük.

Kacsa narancsmártással. A megtisztított és megmosott kacsának a hasüregét megtöltjük töltelékkel: 5 dkg párolt és apróra vágott gomba, 15 dkg szárnyas máj, 15 dkg sertésmáj, és kacsamáj, 2 db tejben áztatott zsemle, 2 db egész tojás, sóval borssal ízesítve, összekeverve.

A nyílást összevarrjuk, a kacsát megsózzuk, karikára vágott vegyes zöldséggel minden oldalról megsütjük, majd fehér bort öntünk alá és lefedve sütőben másfél óráig pároljuk.

Narancsmártás. A sült kacsa szaftját kevés liszttel megszórjuk, felengedjük vízzel és vörös borral, majd habzásig hevítjük. Tálalás előtt 2 db narancs levét belekeverjük. Köretnek javaslunk párolt rizst, petrezselymes burgonyát.

Gesztenyés kifli. Anyaghányad: cukrozott gesztenyepüré 0,75 kg, 0,20 kg vaj vagy ráma margarin 0,20 kg, egész tojás (3 db) 0,12 kg, vaníliás cukor, 0,02 kg. A cukrozott gesztenyét, porcukrot, vajat a tojással habosra keverjük, vaníliás cukorral ízesítjük. Olajozott, lisztezett sütőlemezre formázzuk, nyomózsákból. Középmeleg sütőben sütjük, 170-180 °C-on. Sütés után olvasztott csokoládéval díszíthetjük.

Gyümölcskenyér. Anyaghányad: vaj 0,26 kg, porcukor 0,26 kg liszt 0,26 kg vegyes cukrozott gyümölcs 0,26 kg, tojássárga (6 db) 0,12 kg, egész tojás (3 db) 0,12 kg, reszelt citromhéj 0,02 kg.

A vajat a cukorral habosra keverjük, majd állandó keverés mellett egyenként hozzáadjuk a tojást, a kockára vágott vegyes cukrozott gyümölcsöt és a lisztet. A tésztát zsírozott vagy papírral bélelt formába tesszük, egyenletesen elsimítjuk és 170-180 °C-os sütőben megsütjük. Kihűlés után baracklekvárral megkenjük a felületét és porcukorral megszórjuk, majd szeleteljük.

SZILVESZTERRE

Savanyú malacaprólék-leves. A megtisztított malacaprólékot megfőzzük sós, ecetes, babérlevéllel és szemesborssal ízesített vízben. Amikor megfőtt vékony, barna rántással berántjuk. 2 dl tejfellel és 1—2 kanál ecettel, késhegynyi pirospaprikával ízesítjük.

Bőrös malacsülthöz javasolt köret: *Vöröskáposzta gesztenyével.* A vöröskáposztát finom metéltre vágjuk, kevés zsíron megpároljuk. Megsózzuk, liszttel meghintjük és párszor megforgatjuk. Hús vagy csontlével felengedjük és fehérborssal ízesítjük, kevés cukorral megszórjuk. Sült, tisztított gesztenyét kockára vágunk és belekeverjük.

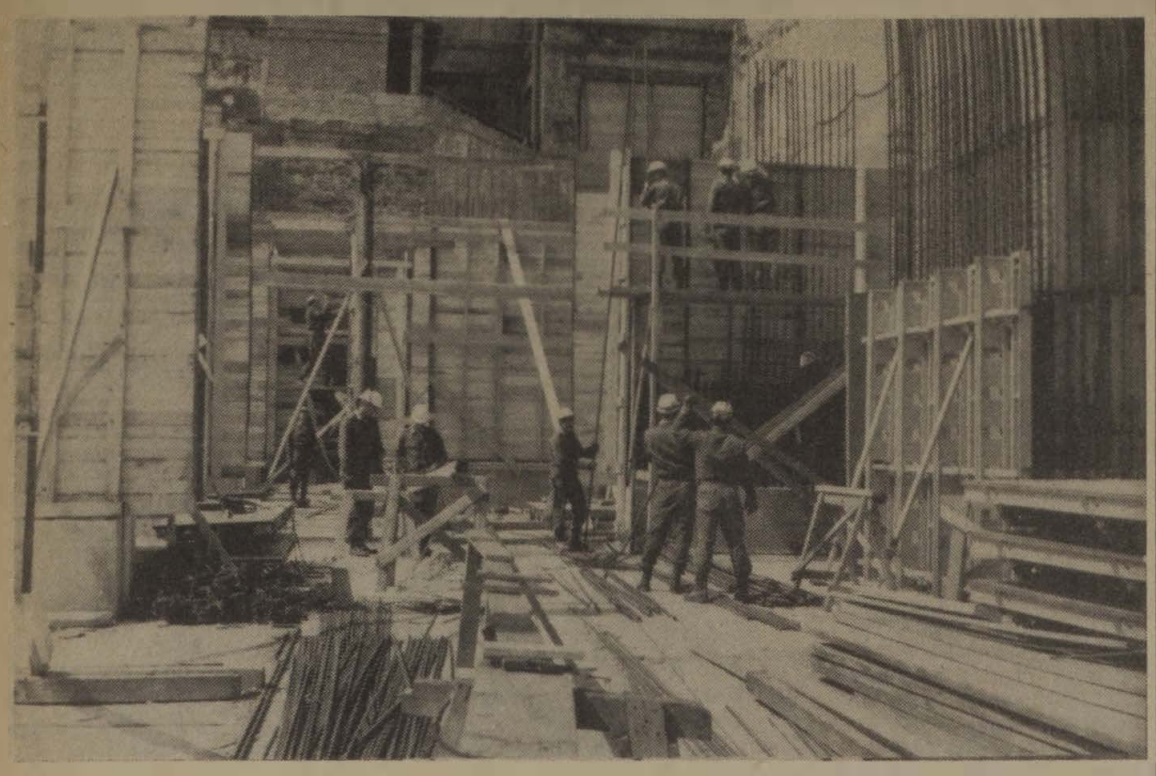
Tejfeles rétes. Rétestésztát készítünk. Anyaghányada: liszt 0,50 kg, zsír vagy vaj 0,03 kg, egész tojás, 1 dkg só 0,01 kg, cukor 0,02 kg.

A felsorolt anyagokat hideg vízzel félkeményre gyúrjuk és jól eldolgozzuk, hogy hólyagos legyen, az asztaltól elváljon. 2-3 cipót formálunk belőle és letakarva pihentetjük. Pihentetés közben: 3 tojássárgát, egy egész tojást, 7 dkg cukrot és 5 dkg lisztet reszelt citrom héjával simára keverünk. Ezután hozzáadunk még 3 egész tojást, fél liter jó tejfelt és végül a három tojás kemény habját. A kihúzott tésztára 2 mm vastagon rákenjük a masszát, megszórjuk mazsolával és összesodorjuk, forró sütőben sütjük. Vaníliás cukorral kevert porcukorral meghintjük.

Sonkás rétes. Az ismertetett módon rétestésztát készítünk és pihentetjük. Közben 1/2 kg sovány sonkát vagy füstölt húst nagyon finomra vágunk. 3 tojássárgát egy kávéskanál lisztel simára keverünk, hozzáadjuk a 2 dl tejfelt és összekeverjük a vagdalt sonkával, végül 3 tojás keményre vert habját adjuk hozzá. Tetszés szerint fűszerezzük. Rákenjük a kihúzott réteslapra, felsodorjuk, zsírral megkenve forró sütőben megsütjük, szeleteljük.

Boczkó József,
Lipták György,
az Utasellátó Vállalat
mesterszakácsai

Hol tart a MÁV Kórház rekonstrukciója?



Az épülő MÁV Kórház

Akár jelkép is lehetne a Rippl Rónai utca sarkán, egymással szemben álló két épület. A MÁV kórház jelene és jövője áll egymással szemben, köztük híd feszül. Az egyik csaknem ötven esztendős épületet, állványok veszik körül. Lassan hatodik éve tart a rekonstrukció. Vele szemben az új rendelő pedig éppen hatodik esztendeje fogadja a betegeket. S ha a módosított terveknek hinni lehet, 1984-re elkészül ez is — a „G" vagyis gazdasági épület, 1985-ben pedig egy új hotelszárny és az I-es számú műtőblokk.

Egykor a vasutasok téglajegyek vásárlásával járultak hozzá a kórház építéséhez. Ám a belső berendezések, műszaki egységek harminc év alatt teljesen elhasználódtak, ezért az új rendelő megépítése után már nem lehetett tovább halasztani a felújítást.

Módosult a határidő

Hosszú ideig nem akadt kivitelező erre a munkára. Ugyanis nem lehetett a gazdasági irodákat, a műtőket és a betegszobákat egyszerre kitelepíteni. A kórház működésének feltétele, hogy egységei egyetlen napra se hagyják abba a munkát.

— *Amíg az egyik szobában dolgoztak a kivitelezők, a másikban az orvos gyógyította a betegeket* — kezdi a beszélgetést *Bojtor László* gazdasági igazgató. — *És ma is ez a helyzet.* Amikor látták ezt az állami építőipari vállalatok, rögtön nemet mondtak. Nem éri meg ilyen körülmények között dolgozni. Végül „házon belül" találtunk vállalkozót, a mintegy 1,3 milliárdos (az egész kórházat és rendelőintézetet átfogó) megújító munkára. Ennek első lépcsőjében készül majd el ez a három épület.

A gazdasági igazgató a szekrényből súlyos mappát vesz elő. A műanyag lapokra rajzolták 1974-ben az egész kórház felújításának ütemét. A lapok egy része már összeragadt, forgatni sem lehet őket. A tanulmánynak azonban először a határideje avult el. Eredetileg 1981—82-re tervezték az első ütem befejezését.

— Miért csúszik csaknem két esztendeje a határidő?

— *Amikor a tanulmány elkészült, csak felmérték az épületek állagát* — válaszolja Bojtor László. — Ami a falakon belül volt, rejtve maradt. Senki sem gondolhatta akkor, hogy a G épületet az első emeletig vissza kell bontani: *a falak a korábbi átalakítások miatt nem bírták volna el a megnövekedett terhelést.* Vagy itt van az alapozás. Tizennyolc méterre ástak le a kivitelezők, amíg találtak egy stabil, vízzáró réteget.

— Valamikor itt volt a Duna ártere — kapcsolódik a beszélgetésbe *Karászi Ede*, a MÁV Magasépítő főépítésvezetője. — Erre mi nem vagyunk felkészülve, így alvállalkozót kerestünk. De a KÉV Metró ezalatt még Pakson, az atomerőművön is dolgozott, és persze építette az észak—déli metróvonalat. Mi csak ezek után következtünk.

Közös a cél

— És az igazsághoz az is hozzátartozik — veszi vissza a szót Bojtor László —, *hogy a magasépítők még ekkora fába nem vágták a fejszéjüket.* Ez az első többszáz milliós munkájuk, ahol nemcsak a saját, hanem az alvállalkozók tevékenységét, a szakipari munkákat is össze kell hangolniuk.

— Ezért készült el tavaly a tervezett 109 millió forint helyett mindössze 68 millió forint értékű munka?

— *Ezért is* — válaszolja a gazdasági igazgató. — *De még egy ok közrejátszott ebben. Az előirányzat nem számolt reálisan a lehetőségekkel.* Egy adott munkaterületen csak bizonyos számú munkás dolgozhat anélkül, hogy zavarnák egymást. Ezt nem vették figyelembe.

— Egyetértek — bólogat nem kis meglepetésemre a főépítésvezető —. *Mi nem ellenfelek, hanem partnerek vagyunk, hiszen közös célért dolgozunk* — válaszolja. — Csak annyit tennék hozzá, hogy még az elvégezhető munkára sem akadt elég emberünk, így részben mi okoztuk az elmaradást. Eddig is főleg katonákkal dolgoztunk, s évekig nem volt semmi probléma. Olyan szakembereket vezényeltek ide, amilyeneket kértünk. De tavaly — és sajnos idén ismét — ránk járt a rúd. Vasbetonszerelőből sem jött hozzánk egy sem. Így mi magunk tanítottuk be őket. A civileket nem tudjuk úgy megfizetni, ahogy egy kiemelt állami beruházáson dolgozó nagyvállalat. Idén először a két említett hiányszakmában ötven lengyel vendégmunkást alkalmaztunk.

— Őket inkább meg tudják fizetni?

— Erre a kérdésre nem tudok válaszolni, mert még sohasem kérdeztem tőlük, hogy mennyit keresnek. Mi a Tescón keresztül — ez a külkereskedelmi vállalat szerződött a nevünkben — a szakmunkásoknak 5 rubeles órabért fizetünk. Ez a jelenlegi árfolyamon körülbelül 120 forintot jelent. Nekünk megéri, mert a lengyel vendégmunkások példamutató szorgalommal, ha kell, éjjel is dolgoznak.

A lemaradás okai

— Idén előreláthatólag a terveknek megfelelően dolgoznak majd?

— Remélhetően igen, de nagyban hátráltatta a munkánkat az, hogy a vendégmunkások az ígért március helyett csak júniustól dolgoznak nálunk. Körülbelül 41 ezer munkaóra hiányzik, ez 10 százalékos lemaradást jelent.

— *Más problémákkal is megküzdöttünk* — folytatja Bojtor László. — *Például az ismert importnehézségek miatt számunkra fontos, de nem túlságosan drága anyagokhoz nem juthattunk hozzá. Nincsen padlóburkoló sem.* Vagy például az itthon és a szocialista országokban gyártott vasalógépek olyan magasak, hogy nem férnek be a mosodába. Ezért nem lehet megemelni a belmagasságot. Tehát ezt is tőkés országból kell megvásárolni.

— Padlóburkolatot gyárt a hazai ipar. Miért nem jó a MÁV-kórházba a magyar?

— Mert a felújítás során, hogy a régi épület kiszolgálja az új igényeket, speciális műszaki megoldásokat alkalmaztunk. *Tökéletes vízzáró padlóburkolatot, az átlagos igényektől eltérő csöveket már nem kaptunk itthon.* És az idei csúszásba belejátszik az is, hogy az alvállalkozó, aki az épületeket a talajvíz ellen szigetelte, késve fejezte be a munkát. Végeredményben csak a műtőblokk második szintje hiányzik. Az ütemezésbe csúszott itt hiba. Már augusztus 20-ára készen volt az alsó szint, de csak innen lehetett alapozni a mellette lévő területet. Ha ez befejeződik, kezdődhet a második szint építése. Mindenesetre a fő létesítmények elkészültek, és ez a legfontosabb.

Nehéz jósolni

— Mire számítanak a következő esztendőben? Sikerül majd tartani a módosított ütemtervet?

— *Ha lesz importanyag és ember, pontosabban szakmunkás, akkor 1984. első félévében elkészül a gazdasági épület, 1985-re a hotelszárny és a műtőblokk.* Sajnos az a probléma, hogy a kórház felújítása csak a MÁV-on belül kiemelt feladat. Ahogy kilépünk a vasúttól, már csak egy megrendelő vagyunk a többi közül. Így ránk is érvényes az, ami az egész hazai építőiparra, *anyag és ember hiányában akadozik a munka.*

— A módosított ütemterv miatt drágul majd a rekonstrukció?

— Nehéz ezt előre megjósolni. Eddig nem léptük túl az előirányzatot, de hogy menynyibe kerül majd az első lépcső befejezése, az 1985-ben derül ki.

Lakatos Mária

Az élet este hat után kezdődik

Látogatás a MÁV Tatai úti munkásszállójában

Rákosrendező szomszédságában, a Tatai úton tavaly adták át a MÁV talán egyik legkorszerűbb, 450 személyes munkásszállását. Négyágyas szobák, társalgók, büfé, konyha, játékszoba, könyvtárhelyiség, televízió, rádió, lemezjátszó, magnetofon szolgálja az itt lakók kényelmét.

— A lakók többsége a MÁV Magasépítési Főnökség dolgozója — mondja *Hernádi Lászlóné*, a szálló vezetője. — Ezen kívül sokan a Szak- és szerelőipari, a hídépítési főnökségeknél, valamint a gépjavító üzemben dolgoznak. A lakók egynegyed része tartozik csak a rákosrendezői körzeti üzemfőnökséghez. Mi nem vagyunk önálló gazdasági egység Az író—olvasó-találkozókra, szórakoztató és egyéb kulturális műsorokra a pénzt az üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága adja.

— *Költségvetésünkben eddig kulturális célra 30 ezer forintot irányoztunk elő* — kapcsolódik a beszélgetésbe *Szalai László*, a szakszervezeti bizottság titkára. — *Sajnos, jövőre már csak 15 ezer forint jut erre. Pedig egyre többe kerülnek a kulturális műsorok, rendezvények és a művelődéshez nélkülözhetetlen eszközök, hanglemezek, könyvek stb. Jó lenne ezért, ha azoknak a főnökségeknek a szakszervezeti bizottságai is anyagi segítséget adnának, akiknek a dolgozóik ebben a szállóban laknak. A játékszoba például még most is szinte teljesen üresen áll. Egy használt asztali foci jelenti az egyetlen szórakozási lehetőséget. Szükség lenne egy rex- és biliárdasztalra, de sajnos, nincs rá pénz.*

A szállóban este hat óra után kezdődik az élet. Az egyik teremben éppen próbált a citerazenekar, mások pingpongoztak, vagy könyvet olvastak. A szálló vendége volt *Sebes Gusztáv*, az egykori aranycsapat szövetségi kapitánya, aki a futballt kedvelőknek tartott filmvetítéssel egybekötött előadást.

— *A kulturális programok tervezésénél figyelembe vesszük azt a tényt, hogy itt az írástudatlantól az egyetemet végzettig sokan laknak* — magyarázza *Agnecz Miklós* szakvonali oktató—nevelő tiszt. — A lakók művelődési igénye tehát nem egyforma. Mi, a kultúrfelelőssel arra törekszünk, hogy lehetőleg a többség igényeit elégítsük ki. Az a tapasztalatunk, hogy az utóbbi időben egyre látogatottabbak a színvonalas műsorok.

— *Milyen programokat szerveztek az idén?*

— *Kedvelt volt az Országok, népek, városok címmel rendezett TIT-előadássorozat és a futballvilágbajnokság idején a Spanyolországról szóló, diavetítéssel egybekötött tájékoztató.* Ezen kívül említést érdemelnek a gazdaságpolitikai előadások, operettestek, táncbemutatók és a legutóbbi Kodály-est. A legnépszerűbb program a játékfilmvetítés. Sajnos, havonta, csak két alkalommal van erre lehetőségünk, mert nincs saját gépünk. A rendszeres könyvtárlátogatók száma több mint száz.

Nagyon tetszett a lakóknak *Telkes Tamás* festő és *Boros Tibor* szobrász közelmúltban rendezett kiállítása is. Az üzemfőnökséghez tartozó, Hámán Kató kultúrteremben próbáló Bem népi táncegyüttes évente négyszer ad ingyenes műsort a szálló lakóinak.

Megtekintjük a harmadik emeleten levő konyhát. *Bogdán Ferenc, Blanka János, Dankó Balázs, Behár József* és *Magyar Ernő* éppen vacsorát főz.

Agnecz Miklós oktató-nevelő olvasnivalót ajánl Baksa István és Hegedűs Lajos kocsirendezőknek

Saját főztjüket ízlelik a szálloda lakói (A szerző felvételei)

— *Nagyon kényelmes, ottrendezett kiállítása is. Az honos ez a szálló* — mondja Bogdán Ferenc. — *Sajnos kezdetben néhány lakó nem éppen dicséretesen viselkedett. Leszerelték a csapokat és nem tartották be a házirendet. A munkásszálló vezetői és a lakógyűlésen mi is jobb belátásra bírtuk ezeket az embereket. Aki nem becsüli meg ezt az otthont, annak semmi keresnivalója nincs köztünk.*

Purt Gusztáv

Negyvenszeres véradó

Addig boldog, amíg másokon segíthet

A közelmúltban tartott véradóünnepségen kitüntették *Szombath Endrét*, a szombathelyi igazgatóság anyaggazdálkodási osztályának megbízott csoportvezetőjét. A *Kiváló Véradó* arany fokozatát a kékszalaggal, negyvenszeres véradásáért kapta.

— Mikor és hol adott első alkalommal vért? — kérdeztem.

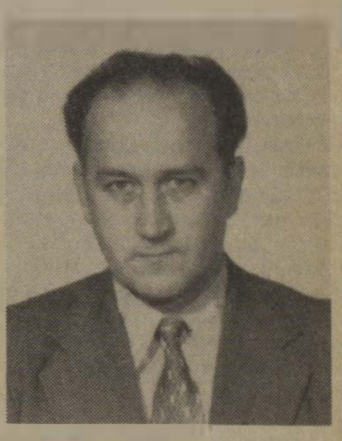
— *1956-ban a honvédségnél* — mondja. Egy évvel később, amikor a szertárfőnökséghez kerültem, eleinte térítésért, majd a térítésmentes véradás bevezetésétől csak ingyenesen adtam vért. Részt vettem 1959-ben a járműjavítóban rendezett első nagyszabású tömeges önkéntes véradáson is.

Szombath Endre azóta évente általában négy alkalommal ad vért. Készenléti állományba tartozik, ha szükséges soron kívül is behívják.

— Tudja-e kiken segít ezzel az önzetlenségével?

— *Az esetek többségében nem. De adtam már vért az öcsémnek és a kollégámnak is. Egy alkalommal meglátogattam egy olyan kislányt, akinek az én vérem adott lehetőséget a további életre. Borzasztó, de egyben nagyon felemelő érzés volt . . .*

A szombathelyi vasútigazgatóságon évente 100-an 150-en adnak vért. Ebből 8-10 azoknak a száma, akik ugyan úgy készenléti



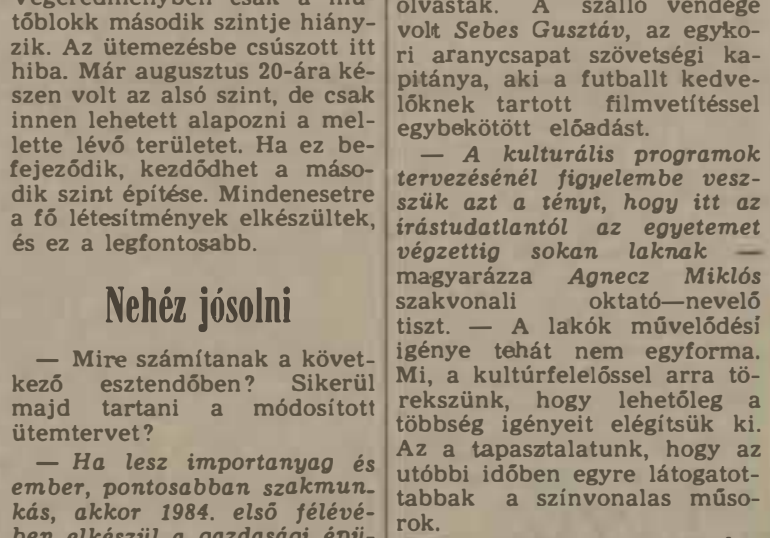
véradók, mint Szombath Endre.

— Meddig még? — kérdeztem végezetül a kitüntetettet.

— *Addig vagyok boldog ember, ameddig vért adhatok* — válaszolja. — *Örülök, hogy másokon segíthetek.* Az is igazság, hogy csak egészséges embertől vesznek vért. Ameddig adok, adhatok nyugodt vagyok: *rendben van az egészségem.* Jóleső érzés. hogy sorainkban sok a fiatal. Nem kell aggódni az utánpótlás miatt. A véradók vidám, jókedvű emberek, igazi barátok. Kísérjen el bennünket egy véradásra, tapasztalni fogja!

Szombath Endre 1981-től a véradások szervezője is. Gondolom jobb kezekbe ez a munka nem kerülhetett volna. A példamutatás minden agitációnál többet jelent.

Sz. Jakab István



December 6-án Télapó-ünnepséget rendeztek a Benczúr utcai vasutasóvodában. A gyerekek verssel, énekkel viszonozták a sok-sok ajándékot

(Laczkó Ildikó felvétele)

Szabó Béla:

OSZKÁR

Két asszony ült a budai presszó teraszán. A fogaskerekű éppen indult az Orgonás megállóból és hangja átszűrődött a fák között. Az éltesebb asszony beszélt, a fiatalabb figyelmesen hallgatta. Fia villanymozdonyon utazik. Természetesen azóta másról sincs szó a családban, mint erről. Otthon voltokban, amperekben beszélnek. Noha ez kezdetben oly idegen volt, ma már érti az összefüggéseket.

— Előbb forgalmista voltam, majd pénztáros, most pedig kereskedelmi oktatótiszt vagyok — magyarázta. Hogy így alakult életem, azt hiszem mozdonyvezető apámnak köszönhetem. Gyorsvonati fordában utazott. Büszke volt a négyhuszonnégyesére, miként fiam is a szilire. Családi történetek szólnak erről. Hárman lányok, gyermekként apát akartuk követni. Hittük, hogy majd mozdonyon dolgozunk. Amikor felment a gépre és kinézett csak vállát és fejét láttuk. Még ma is így él emlékezetemben. Ebédet vittem utána. Felfogadott. Mögém állt, óvott, hogy vissza ne csússzak. „No gyere csak, Oszkár felenged" — mondta. (A mozdonyát nevezte így.) És én elhittem, hogy ez a géptől is függ.

Közben kortyolt kávéjából és rágyújtott. A fiatalabb érdeklődve leste szavait. Az asszony pedig oly meggyőzően beszélt, hogy szinte megjelenítette és a fiatal asszonnyal is láttatta apját. Színesen festette le a mozdonyszínt, a sárga lakótömböt, melyben laktak. Kristófot, aki tizenhárom évig volt kadett apja bal oldalán. Néha belekóstolt kávéjába, és folytatta. — Holnap oktatás után kezelésbe vesszük Oszkárt — mondta apám. Kedvenc szavai voltak ezek. Másnap este valóban későn tért haza. Ilyenkor mindig elmesélte: mit végeztek.

A fiatal asszony időnként letekintett a völgybe, de érdeklődését ott tartotta az asztalnál.

„Találkoztam minap két emberrel — állított be egy alkalommal apa —, valamikor előttem utaztak Oszkárral. Kilenc évig jártak együtt. Ismerték minden csínját-bínját. Az ő kadettjét Barnabásnak nevezték. Kissé habókos volt. Úgy beszélt Oszkárról, mint egy feljebbvalójáról. Magam is derültem rajta. Amikor a gépet áthelyezték megkönnyezték, noha ma is gőzössel, egy kis háromhetvenötössel utaznak. Ők mutatták meg Oszkár rejtett sebeit."

Az asszony mesélő kedve elővarázsolta azokat az ismeretlen embereket is, akik még látták a háború alatt, amikor lövedéktől meghasadt keréktalpat ki kellett cserélni kerékpárostól. Oldalán a horzsolást pedig egy kelekótya ember okozta, amikor oldalról beletoltak. Aztán hosszú ideig tehervonattal közlekedett, szenet szállítva Komlóról Pestre. Ez még a széncsata elején volt. Vitte a túlsúlyt — mondta az a Barnabás — mint macska a tollseprűt. Apa szerint az nagy szó volt, amikor csillagfúvót kapott. „Hallanátok milyen szép kiütése lett a kéményének, amikor indul" — mondogatta —. Persze, hogy hallottuk! Hogyne hallottuk volna. De nem tudtunk különbséget tenni más mozdonytól.

Így nevelődtünk. Azt hiszem más vasutascsaládokban is így, van. Sokszor kértük: meséljen. Néha megtette. „Megmondtam Oszkárnak: ma a gyorsot visszük! Nehogy szégyenbe essünk." — mi elhittük, hogy így is volt. Valakitől hallottam, hogy apát a többiek Oszinak hívták.

Egyszer váltópartnere szabadságra ment és a megszokott közbeváltót nem kapták. Inkább vállalt különutat csak idegen ne üljön a gépre. Oszkárra nagyon vigyáztak. Egy pillanatra megállt és megkérdezte:

— Nem untat mindez?

— Nem, nem. Ellenkezőleg. Folytasd, nagyon érdekes, dolgok ezek.

— Amikor ízületeivel először került Harkányba, találkozott egy idős emberrel, aki Oszkárt korábbról ismerte. Tőle tudta meg, hogy hosszú éveken át ércvonatot hordott. Azt is a harkányi ismerős mondta el apának, hogy a háború alatt egy lőszervonattal megszaladtak Szentgálról. Nem voltak fékezők, sem katonák a vonaton. A fűtő legrott. Ő meg ellengőzt adott. A hengerfedelek beleremegtek. A kéményen vastagon tódult ki a szikra és koromeső. Átszaladtak Városlőd—Kislődön, Ajkán és csak Devecser előtt álltak meg. Egy személyvonat az utolsó pillanatban tolt vissza előlük. A háború utolsó napjaiban Nyugatra akarták vinni a mozdonyt. Erre egy vicinális vonalra futtatták. Más felé már nem volt út. A hidegben törtek a sínek mögötte. Titokban leengedték a vizet, majd arra hivatkoztak, hogy elfogyott. Később ledobták a tüzet is! Így maradt ott hónapokon keresztül a 424—216-os gőzmozdony, apám gépe, egy kis zalai állomáson. Előtte a felrobbantott Zala-híd. Micsoda idők voltak.

Megállt ismét. Kortyolt egyet hűsítő italából.

— Hol is hagytam abba. Igen! Apám szerint Oszkár értett a szóból. Szerinte méteres tűréssel ott állt meg, ahol akart. Arra kimondottan büszke volt, hogy kisszabályzóval vitt vonatokat. Nézd, lehet, hogy elfogult vagyok. De embert így nem láttam szeretni a munkáját és munkaeszközét, mint apám szerette mozdonyát.

Az asszony emlékei bűvületében élt. Szemei ragyogtak. Hálásan nézett a másikra, amiért meghallgatja.

— Apám, amikor nyugdíj előtt állt napokig lehangoltan jött-ment. Felhangja lett beszédének. Kristóffal az utolsó útra órákig fényesítették a mozdonyt. Május elseje volt éppen. Piros és nemzeti színű zászlókat tettek a füstterelő lemezek mellé. Van is egy fényképünk róla. És apa ezúttal életében először civilben vezette mozdonyát. Kék ruhája mosottan száradt a kötélen.

— Nem sajnáltátok — kérdezte a fiatal asszony.

— Dehogynem! De várja csak.

— A reggeli gyorsot vitték s percnyi pontosan érkeztek a Keletibe. „Megnéztek bennünket — mondta apám —, mintha falusi atyafiság érkezett volna a pesti rokonokhoz". A szolgálat végeztével az étteremben ebédeltek.

Az asszony érzelmeivel küzködött, majd egészen más hangon folytatta:

— Amikor a következő útra kellett volna menni nyugtalanná vált. Kiment a ház elé. Cigarettát cigarettára gyújtott. Bejött. Kiment. Újra be és újra ki. Nem találta a helyét. „Még mindig nem fújozzák" — mondta és figyelt a fűtőház felé. Rosszallóan nézett órájára. Valami szokatlan történt körülöttünk. Végül, amikor átlallatszott a légszivattyú finom zaja, megnyugodott. Dohogva szedte a gép a levegőt. „Rendben minden" — mondta —. De amikor a gyors előttünk elhúzott, apám elfordult és sírt. Ő, akit még könnyezni sem láttam soha. Kemény volt mindig, akár az acél.

Az első nyugdíjas napok nehezen teltek. Még az étel sem ízlett úgy, mint azelőtt. Mozdulatai lelassultak. Szótlan volt. Kerülte az embereket. Egyszer azután minden megváltozott. Amikor Illés bátyáméktól hazajött, mintha kicserélték volna.

— Ne mondd! És hogy történt?

— Mosolygott. Derű áradt belőle. Közlékeny volt. Még tartása is kiegyenesedett. Mintha arca is megtelt volna. És már az ajtóban kiabált: „Na mit gondoltok, kivel találkoztam? Úgysem találjátok ki." Mondtuk, Rózsa nénénket a legkedvesebb húgát. Tagadólag a fejét ingatta. Domonkos bátyámat, kit valóban régen látott. Csak tán nem Tomorival, a volt fűtőházfőnökével találkozott? Mindannyiszor rázta a fejét, mondván nem, nem és nem! Gyermekes örömmel fokozta kíváncsiságunkat és élvezte a sikerét, végül kibökte:

— Hát Oszkárral, — s nagyot nevetett. — Hogy ti nem tudtátok ezt kitalálni?

— Hogy is találhattuk volna ki, amikor személyre kivel; tárgyra mivel kérdezünk. És elmesélte, hogy amikor leszállt a gyorsról Oszkárt, kedvenc 424-esét nyomban megpillantotta a fűtőháznak azon a vágányán, amelyen a hideg mozdonyokat tárolják. Még megvolt a pályaszáma is. Milyen nagy örömet jelentett ez neki, azt látni kellett volna.

★

Néhány év múltával egyszer hívattak a vasútigazgatóság vontatási osztályára. Az osztályvezető irodája falán egy 424-es gőzös fényképe alatt egy V63-ast pillantottam meg. A másik falon egy mozdony pályaszáma tűnt a szemembe. Apám gépének a száma volt! Azt hittem elszédülök. Tudtam Oszkár nincs többé...

— De remélem ezt nem mondtad meg neki?

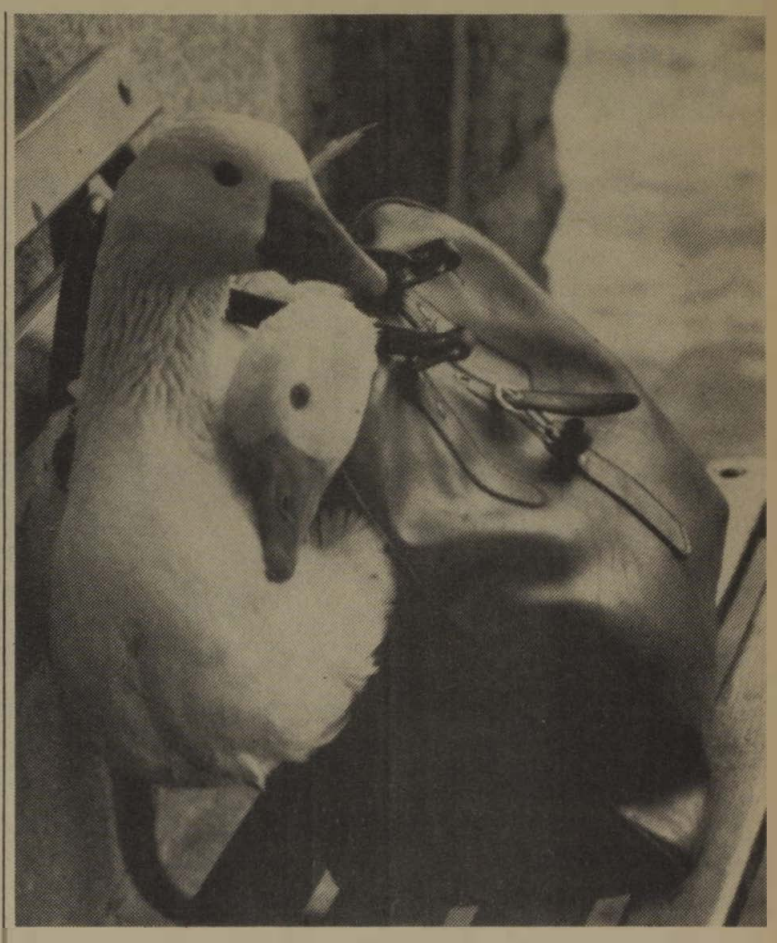
— Ellenkezőleg kegyesen hazudtam. Nem tudom jól tettem-e? Mondtam neki, hogy úgy hallottam Oszkárt kihelyezik egy nagy vontatási telep emlékkertjébe.

— És ő elhitte?

— Igen!

★

A két asszony még ült egy darabig, aztán fizettek, majd andalogva megindultak a kis budai presszótól Pasarét felé.



Ünnepek előtti csendélet a peronon
(Szabó Sándor felvétele)

Radnai Ketykó István

Toronymagas szavaim

VÁCRÁTÓT ÁLLOMÁS DOLGOZÓINAK

Már vártak jöttömre a jegenyék
s közben torkomban lázas sóhajokkal
meghaltak a pipacsok·
betegségem alatt kinyiltak viszont a
napraforgók
vonszolják megrakott lábukat
fürge méhek a sárga tábla fölött
s a napraforgó tenger szélén
csöpp bakterház lapul
hol naponta kikötnek fáradt verseim
verődnek az ablakokhoz
hüs juliusi esőcseppek
barázdabillegető lépked a sinen
— nem ugrál, mint a verebek —
tornyosulnak bennem apró vers-hullámok
s a csöpp bakterház fölött átcsapnak
toronymagas szavaim...

Sípolnak hosszan csühös napjaim

Mert hamuhodnak bennem már az évek
s mint olvasztás előtt
a kétségbeesett gőzösök
sipolnak hosszan csühös napjaim;
szállnak fekete varjucsapatok szememre
öregszik mellemben a csönd
tollam mély lövészárkaiból
újabb rohamra indulnak a mondatok
s e sugár-tüzdelte forró nyárban
izzadt homlokkal zuhanok
verseim hüs árnyékába.

Fazekas Lajos

TE JÖJJ EL...

Te jöjj el béke
tiszta virradója!
Jöjj el év végi
vidám, biztos óra.
Ne űzze szívünk
nyugalmát rossz lárma.
Csak téged halljunk
szavak igazsága.
Sötét az álmot,
fény a szem világát
őrizze; utunk
csillagok vigyázzák.
Nyerjen ő erőt,
hogy céljához jusson,
ki elindult — mint
csillag — a sors-úton.
Te jöjj el béke
tiszta virradója!
Jöjj el év végi
vidám, biztos óra.

Tóth Zoltán

FÜZITŐI HAJNALOK

Odakünn tétován mereng a pirkadat
Az ablakon nesztelen esőcsepp pereg
Rozzant asztalra görnyedve alszom
Fülemben zsibbadt szilenciót bongtak az erek.
Ahogy kivül a fák között a hajnali sötét
Ugy vegyül el bennem álom és ébrenlét
Mig a fáradt lebegés nyugtalanságában
Szétfoszlik a szövevény, mellettem telefon szól.
Megéled a világ, egy bogár koppanva lehull
Ott fenn a sarokban a pók talán épp legyet les
S a váltókon sinpárt döngetve
Átrobog a nyolchuszonkilences.

A télapó éjszaka érkezik

No persze csak ritka esetben, mert a Télapó általában már kora este, lámpagyújtáskor betoppan majdnem minden házba.

Hegyi István — fiatal vonatvezető — otthonában késni fog. Már megegyezett a felségével, hogy ne várják, hiszen a gyermek — a hároméves Zolika — úgyis elálmosodik. Gyújtsanak gyertyát, csillagszórót kora este, mint ahogy mások. Örvendezzen a gyerek, ő majd kihancúrozza magát szabadnapján a kisfiával.

Ilonka a feleség — csak bólogatott erre. Ötéves házasságuk alatt már lassan beletörődött, hogy az ünnepeket gyakran megcsonkítja a szolgálat, de hát ez a vasutasfeleségek sorsa. Pista már az udvarlás idején mondogatta: *csak úgy gyere hozzám, ha ezt megérted, mert különben pokol lenne az életünk.*

Ilonka igyekezett megérteni, hiszen még ötévi házasélet után is olyan nagy a szerelem, mint amikor megismerték egymást, vagy talán még mélyültebb. Természetesen meg van már a kapocs, a hároméves Zoltánka, a szemük fénye, aki ezen a karácsonyon bizonyára már jobban örül a játékoknak, mint tavaly. A Télapó — akivel apu állítólag gyakran találkozik mostanában — megígérte, hogy kicsiben azt a vonatot teszi a karácsonyfa alá, amin apu utazni szokott.

Meg is volt a játékvonat és minden, ami kell az ünnep estéjére, csak éppen Hegyi István hiányzott, aki délután Szombathelyre továbbított egy vonatot, s ha minden jól megy, este fél tízre érkezik vissza a Délibe. De ha letelt a szolgálat, még egy óra a fővárostól, amíg a harminc kilométerre levő lakásáig eljut.

A feleség is jól tudta azt, hogy féltizenegy előtt semmiképpen sem lesz otthon a férje, mégis elhatározta, hogy mindent elkövet azért, hogy a gyereket ébren tartsa.

Ebéd után a nagyszülőkhöz vitte Zolikát és szaladt haza fát díszíteni s mindent elrendezni.

Már sötétedett, amikor ment vissza a gyerekért, akinek az volt az első kérdése; megérkezett hozzájuk a Télapó?

— *Dehogyis érkezett* — mondta bosszús arcot színlelve az anyuka — *de üzent, hogy ne türelmetlenkedjünk,* mert a kis vonatot, amit neked ígért, már útnak indította.

A gyerek majdnem elpityeredett, de a nagyanyja ölbe kapta a gyereket és mit sem sejtve leánya szándékáról így vigasztalta unokáját:

— *Nem késhet az olyan sokat kisfiam, vegyük a kabátunkat, aztán siessünk, mert az a kisvonat már biztosan ott zakatol a karácsonyfa alatt.*

— De mama! — kiáltott kétségbeesetten Ilonka, — ha mondom csakugyan késik a Télapó. Hiszen maga is jól tudja, hogy Pista csak tíz óra után érkezik haza.

Az öregasszony tudta, mégis értetlenül nézett, aztán amikor sejtette a dolgot, valósággal ráripakodott a lányára.

— Hát csak nem kínozod ezt a gyereket éjfélig?

— *Nem akarom kinozni.* — mondta a fiatalasszony. Most lefektetem, aztán ha felébred nagyot sétálunk. Benézünk keresztanyámékhoz, tévézünk, mesélek, játszunk. Szóval csak bízza rám. Istvánnak is látni kell gyermekünk örömét.

— *Elment az eszed* — így az öregasszony, de leánya már fogta is a gyereket és leheveredett vele a díványra. Az alvás azonban nem ment. Dehogyis ment, hiszen a kisfiú olyan izgalomban volt már délutántól, hogy semmiféle mesével nem lehetett álomba ringatni.

— *Nohát akkor menjünk a télapó elé* — mondta, miközben öltöztette a gyereket.

A nagymama rosszallóan csóválta a fejét, de már nem szólt. Sajnálta a gyereket, és azt is, hogy vasutashoz adta férjhez a lányát.

Ilonka meg ment a kisfiával. Kétszer is végigsétálták a falu fő utcáját, a keresztszülőknél is időztek és bár öreg este lett, az óra mutatója még csak a hetes számhoz közelített.

Mindketten elfáradtak, s haza kellett menni. Anyuka hosszú-hosszú mesébe kezdett, de a kisfiú már a mese elején elaludt.

Jobb így — könnyebbült meg a fiatalasszony — legalább nem lesz nyűgös, morcos, ha az apja hazajön.

Már útban van, — követte gondolatban férjét Ilonka — és ha nem késik a vonat, jó két óra múlva költögetheti a gyereket és kezdődhet az ünnep. No de addig bizony az ifjú aszszonyka is elbóbiskolt és arra kapta fel a fejét, hogy férje léptei kopognak a verandán.

— *Hát ti?* — nézett a ruhástól alvó gyerekre Hegyi István.

— *Vártunk* — fonta a karját férje nyakába a fiatalasszony.

— No de Ilonkám... — hümmögte a férj, de a felesége letorkollta:

— *Most ne sopánkodj, hanem vetkőzz, zuhanyozzál, bújj a melegítőbe, aztán rakd össze a kisvasutat. Addig én készítem a vacsoraasztalt és lassan költögetem Zolikát.*

— Nagyszerű asszony vagy! Igazi vasutasfeleség — kiabált ki a fürdőszobából a férj és hozzátette: de azt azért nem helyeslem, hogy a fiamat...

— *Csend!* — vágott a szavába Ilonka — mert a fiad már ébredezik. Jobb lesz ha sietsz, hogy mire lelket verek bele, fusson is az a kisvonat a karácsonyfa alatt.

Futott is. Zoltánka kidörzsölte szemecskéjéből az álmot és akkorára tágította, hogy szülei így még sohase látták. Sikongott, szaladgált, majd lelehasalt a padlóra a kisvasút pályája mellé, mert bár volt a csillogó karácsonyfa alatt jó néhány más ajándék is, a gyerek egyenlőre csak a robogó kis vonatnak örvendezett.

— *Apja fia! Ez is imádja a vasutat* — mondta büszkén Hegyi István, de felesége szeme erre elhomályosodott. Talán az izgalom, a várakozás, vagy a gyermek tiszta öröme buggyantotta ki a könnyet a szeméből?

A férjének azonban gyanús volt és meg is kérdezte:

— Bánt valami kedvesem?

— *Bolond vagy Pista* — mosolyodott el az asszony, — *mi bántana, csakhát nekünk... egyszer-másszor nagyobb áldozatot kell hozni, mint másoknak.*

— Aranyos vagy — ölelte át feleségét István, de az asszonyka most hamar kibújt férje karjai közül, mert ideje volt már az ünnepi asztalt teríteni...

Dávid József

Két évtized krónikája

Színház nincs közönség nélkül

BESZÉLGETÉS KAZIMIR KÁROLY IGAZGATÓVAL, A THÁLIA SZÍNHÁZ ÉS A VASUTAS-SZAKSZERVEZET KAPCSOLATÁRÓL

Kazimír Károly, a Thália Színház igazgatója művészeti propagandistáknak tart előadást

Hadd kezdjem személyes emlékkel. Van vagy negyed százada, hogy az akkor már jó néhány színpadi sikert maga mögött tudó rendező, *Kazimir Károly* ama elképzeléséről tudósíthatott — alighanem elsőként a sajtóban — a krónikás: ponyvasátor alatt, nyáron, körszínpadon szeretné színre vinni a világirodalom maradandó remekeit. Aztán nyár lett, s ha nem is sátorban, de a városligeti vásárváros egyik kiállítócsarnokában rendezte meg Szophoklész Oidipusz királyát. Banánérlelő kánikula volt a bemutató napján, már kora délután ott álltunk a kívülről szinte izzó, belülről hőt árasztó csarnok előtt, mindketten fürdőnadrágra vetkőzve ... és gumicsővel locsoltuk az épület tetejét-falait. Hogy majd este elviselhetőbb legyen odabent a klíma, ne szenvedjenek a klasszikus sorokat idéző színészek a reflektorok fényében, s még kevésbé azok, akikért az — akkor még formabontó — előadás létrejött: *a közönség.*

Húsz év alatt 22 ezer vasutas

Valami szokatlan kezdődött el azon a nyáron. S nemcsak Pesten, a Körszínházban, amely 1958 óta évadról évadra igazolja létjogosultságát. Kazimir akkor bebizonyította — s azóta megannyi követője van Gyulán csakúgy, mint Szombathelyen, Egerben és másutt —, hogy nyáron sem csupán a zenés revű, a bohózat, az operett vonzhat nézőket. Ezért is jelképes emlékű számomra ama ligeti slagozás — csak elhivatott-megszállott alkotó képes arra, hogy olyannyira higgyen önmaga elképzelésében. Ma: *Kossuth-díjas, a Magyar Népköztársaság kiváló művésze* — 1964-ben *SZOT-díjjal* is kitüntették —, a Színház- és Filmművészeti Főiskola tanára, aki gyakorta rendez külföldön és a televízióban ..., de mindenekelőtt a Thália Színház igazgatója, művészeti vezetője. E társulattal valósítja meg — immár több, mint két évtizede — mindazt, amit a színházról valaha is elképzelt, mondani akart.

A színház statisztikusai feltehetőleg jegyzik, hány millió néző látta eddig a Thália produkcióit. *Mi azt tartjuk számon, hogy húsz év alatt — amióta a vasutas „telt ház akciókra" sor kerül — szakmánkból 22 ezren tekintették meg a társulat előadásait.* Ez egyenértékű azzal, mintha a hétszáz személyes színház 31 alkalommal — vagyis egy teljes hónapon keresztül — csak a vasutasoknak játszott volna. S ama 1962-es szerződés — amelynek évfordulóját júniusban ünnepeltük meg szakszervezetünk székházában — nem csupán a telt ház akciókra szorítkozik. A Thália Színház művészei rendszeresen közreműködnek a különböző vasutas rendezvényeken, s a szolgálati főnökségeken is találkoznak a vasutasokkal. Kazimir Károly kapásból említi *Debrecent, Miskolcot, Záhonyt* ...

— *Minden szerződés formális is lehet* — mondja, miközben e két évtized tapasztalatairól, színházának törekvéseiről beszél igazgatói irodájában. — *Csak akkor élő, ha a közreműködők élettel akarják megtölteni. Engem a formai részek sohasem érdekeltek, az viszont igen, hogy az emberekkel emberi kapcsolat alakuljon ki. A Vasutasok Szakszervezetével, s a vasutasokkal így történt; mind Koszorus Ferenc főtitkár, mind a kulturális osztály vezetői, munkatársai szeretik a művészetet, megértik a mi törekvéseinket, akárcsak azok az emberek, akikkel a főnökségeken találkozunk.*

A vasutas nézők emlékezetében

— A színigazgató miből képes megítélni, hogy hol kezdődik a megértés, és meddig terjed a kötelező udvariasság?

— Valaha, az ötvenes években, előadódott, hogy a munkás-művész találkozók rossz szájízzel fejeződtek be: felültették a színészeket a dobogóra, s bírálták őket. „Kritikát gyakoroltak" a munkájukról. Mostanában diskurálunk színházról, művészetekről, s azt kell tapasztalnunk: *a résztvevők „felkészültek" a Tháliából.* Nem kell bemutatkozni, az alapoknál kezdeni — akik bennünket fogadnak, azok színházismeretből már felsőbb osztályba léptek. *Jólesik hallani-tudni, hogy emlékeznek a régi előadásainkra, az Arisztokratákra, a Rozsdatemetőre, a Tótékra. A színházi előadás múlékony valami, nincs celluloid-szalagra rögzítve, mint a film ..., de ha az emberek emlékezetében megmaradt, akkor nem tettük rosszul a dolgunkat.* Ez olyasfajta visszajelzés, ami törekvéseinkben megerősít minket. S miután színházunkban nincs bérletrendszer, az ilyen kapcsolat bizonyos hátországot jelent számunkra. Persze azért is fontos, mert a színház ma egy hermetikusan elzárt hely. De — elnézést a profán hasonlatért — ahogy egy közértes akkor dolgozik jól, ha ismeri a vevőit, s tudja, kinek mit kínálhat, nekünk is jó, amikor a nézőtéren ismerős arcokat üdvözölhetünk. A vissza-visszatérő néző arról győz meg bennünket, hogy egyetért műsorpolitikánkkal, azzal a színházzal, amit a Tháliában kialakítottunk.

— Az ókori klasszikusoktól az újkori, dramatizált szociológiáig sokféle darabot játszanak. A törekvésük nyilvánvaló: a jól értelmezett népszínházé. De érdekelhet-e minden produkció mindenkit?

— Az ókori színházakat sem az egyetemi tanárok kedvéért művelték, és ma mégis klasszikus drámáink vannak. Mindig abból indulok ki: *ha egy klasszikust bemutatunk és azt a közönség nem érti meg, akkar az előadásban van a hiba!* Soha nem sajátítottuk ki a népművelő jelzőt, de kétségkívül erre törekszünk, hiszen a közönség — a nép. A Kalevalától a Bartókiáig a népművészetet is műveljük ... ez persze nem jelenti azt, hogy a népművelő színház reggeltől estig a népet művelje. A feladat sokrétűbb, árnyaltabb, összetettebb. Az igazi sikerek, érdekes módon, mindig mindenkit vonzanak. Úgy igyekszünk összeállítani a műsorunkat, hogy necsak egy réteget érdekeljen.

Mi, köszönjük ...

— Amikor ellátogatnak a vasutasokhoz, miről beszélnek? Általában a színházról?

— Manapság mindenkinek kevés az ideje, így azzal is gazdálkodni kell. Általánosságok helyett egy-egy témáról beszélünk, például: *a mai magyar drámák a Tháliában.* S mert a téma a résztvevőket érdekli, a behatárolt idő többnyire gyorsan el is telik. Így nem közhelyszerű, és senki számára sem fárasztó ... A színház körül mindig is voltak, s feltehetőleg lesznek viták. Minden társulatnak volt felfelé menő és kevésbé látványos szakasza. Az ilyen kapcsolat számunkra azért is jó, mert biztatást ad, éppen akkor, amikor egyesek olyan irányzatot támadnak, amit nemrég dicsértek. Régebben a színészeknek köszönték meg, hogy elmentek e találkozókra. Most, e jelenlegi alkalommal is élve, *mi köszönjük meg azoknak, akik ezt a húszéves szerződést élettel töltik meg, hogy velünk vannak.* Színház nincs meg közönség nélkül. S ők — ők is — a mi közönségünk.

Földes Tamás

Ünnepi játékok Bayreuthban

Wagner Parsifalja varázslatos volt

Ideálisabb helyet Wagner Richárd nem választhatott volna ki az ünnepi játékok céljára, mint *Bayreuthot.* Valaki egyszer ironikusan azt mondta, hogy Bayreuth minden szempontból gyönyörű hely volna, ha nem kellene mindig operaelőadásokra járni. Ebben annyi a tényleges igazság, hogy Bayreuthot érdemes önmagában is felkeresni.

Patinás német kisváros, középkori városközpontja a gótikus (XIV. században épült) templom körül alakult ki. Zegzugos utcák, sikátorok hálózzák be; meredek tetejű, keskeny házai mind kifogástalan állapotban a régi iparosok, kézművesek, mesterek: *a mesterdalnokok világát elevenítik fel ma is.* Ehhez csatlakozik a barokk, rokokó városrész, itt van a brandenburgi őrgrófok régi és új kastélya. Mindkettő a maga nemében elragadóan szép. S nem messze a régi palotától a világ legkecsesebb rokokó színháza. Pompás erkélyeit és páholyait aranyozott fából faragták (mint mondják, a szerkezetek összeállításánál szöget nem is használtak) a mennyezeten óriási freskó, színpada a kor igényeivel ellentétben hatalmas. Egyedülálló gyöngyszem ez az operaház a világon.

Színház a dombtetőn

Az *Ünnepi Játékok Házának* alapkőletétele során (1872. május 22-én, Wagner 59. születésnapján) itt vezényelte Wagner a színházépítésben részt vevők tiszteletére — túláradó örömét azóta is emlegetett színvonalú előadásban kifejezésre juttatva —, *Beethoven IX. szimfóniáját.* A város barokk részétől lefelé húzódik — a múlt században épült — „új" városrész szállodáival, virágos ablakú házaival, egyszerű — annál szebb — kertjeivel s elnyúlik egészen a Zöld Dombig, amelynek tetején áll az Ünnepi Játékok Színháza. Színe vörös. Wagner azt mondta, hogy szíve vérével építette fel.

A város évente, július közepétől augusztus végéig zászlódíszbe öltözik, csaknem minden nemzet zászlaja megtalálható a néhány éve épült ragyogó szépségű városháza előtt. *(Sajnos, a magyar zászlót nem fedeztem fel.)* A város erre a hat hétre készül egész évben, s amikor kezdetét veszik az Ünnepi Játékok, s ennek hangulatában, lázában él mindenki.

Az Ünnepi Játékok Háza tulajdonképpen nem opera, nem is színház. Wagner adta ezt az elnevezést, megkülönböztetve a névvel is, hogy itt valami másról van szó. *Az épület kívülről igénytelen, egyszerű, közönséges piros téglaépítmény,* amelyhez elől nem túl nagy, négy oszlopon nyugvó erkély tartozik. A gyanútlan szemlélő akár valami nagy hangárnak is gondolhatná, ha nem ott állna a zöld dombon, egy gyönyörű őspark övezte dombtetőn, alig negyedórányira a város központjától. Ma a városnak mégis ez az épület adja meg igazi karakterét.

A funkció-orientált épület erkélyéről szólalnak meg a fanfárok, amelyek az előadások, felvonások kezdetét jelentik. Negyedórával a kezdést megelőzően egyszer, 10 perccel korábban kétszer, majd utoljára 5 perccel a kezdés előtt háromszor ismétlik meg a következő felvonás egy-egy jellegzetes motívumát. A kürtök, posaunok, más rézfúvósok kis együttese olyan művészi fokon szólaltatja meg a hívó motívumot, hogy olykor a közönség a dombtetőn hosszasan megtapsolja őket. *A felvonások között egy-egy óra szünet van, hogy Wagner elképzelése szerint a környező erdőkben felfrissülést találjon a publikum.* S valóban az erdő pár perc alatt elérhető, s így a zöld dombon nemcsak mindig friss a levegő, de a természetes környezet kellemes üdülést kínál.

Kifogástalan akusztika

A kívülről jelentéktelen színházépület belülről is egyszerű. Nem a hagyományos színházelrendezést látjuk. A görög amfiteátrumot utánzó nézőtere háromnegyed köríves, megszakítatlan, tehát az üléseket csak két oldalról lehet elérni. A nézőtér magas szögben emelkedik, ennél fogva rossz hely nincsen. Felülről éppolyan jól lehet látni, mint az első sorokból. Elöl a hatalmas színpad, díszítés nélküli szürke keretben. A zenekar nem látható (a karmester sem), mert fokozatosan lejtő emeletnyi mélységben vannak elhelyezve.

Az Ünnepi Játékok Házában minden egyetlen célnak van alárendelve: *kifogástalan akusztikai viszonyok között, a lehető legtökéletesebb előadásban, a zene, a színpadi játék, az ének, a kosztümök és díszlet, s a világítás tökéletes összhangjának.* Mint Wagner mondta, itt „minden olyan, hogy semmi sem vonja el a néző figyelmét a színpadi történéstől". Nincs még egy színháza a világnak, habár külsőségeiben felül is múlja a *Bayreuthi Festspielhaust,* ahol olyan zenekari hangzásban van része a hallgatónak, mint itt. A mélyen elhelyezett zenekar színei csak oly varázslatosak, mint az utolérhetetlen megvilágítás.

Az 1982. év jubileumi szenzációja a *Parsifal* felújítása volt. Száz éve, 1882. július 26-án mutatták be Bayreuthban. Wagner *II. Lajos* bajor királyhoz — nagy pártfogójához — intézett egyik levelében ezt az „utolsó és legszentebb" művét meg akarta menteni egy átlagos operakarrier sorsától. Ezért akarta a Parsifalt véglegesen Bayreuthoz kötni, mert egyedül az Ünnepi Játékok Házát tartotta alkalmasnak ennek a drámának méltó és megfelelő körülmények között történő rendszeres előadására. S bár a király megadta hozzájárulását és később Wagner özvegye, *Liszt Ferenc* leánya, *Cosima* mindent el is követett ennek a kívánságnak a megvalósítása érdekében, a kizárólagos előadás joga csak a szerzői jogi védettség három évtizede alatt illette meg Bayreuthot. Tegyük hozzá: a világ, mindannyiunk szerencséjére. *Budapesten már 1914. január 1-én — Bayreuth után elsőként — a Népopera, a mai Erkel Színház mutatta be a Parsifalt, a wagneri életmű ragyogó betetőzését.*

Sajátos atmoszféra

Jóllehet, ma a világ minden táján színre kerül (nálunk 1983. február 13-án, Wagner halálának 100 éves évfordulója alkalmából újítják fel), mégis a bayreuthi Parsifal előadásoknak sajátos atmoszférája van. Nincs még egy műve Wagnernek, amely olyan sok szállal kötődik Bayreuthoz, mint éppen a Parsifal. Az egyetlen a nagy zenedrámák sorában, amelyet itt alkotott, amelynek itt volt a bemutatója, s amelynek utolsó előadásán — néhány hónappal halála előtt — a harmadik felvonás monumentális zárójelenetében ő maga vezényelt, s az előadást soha nem látott sikerre vitte. A harmincéves előadói hagyomány, a mű alkalomszerűsége, a rendezés igényes kidolgozása mind azt mutatja, mennyire elválaszthatatlan ma is a Parsifal Bayreuthtól.

A mgeváltás alapgondolata, amely ilyen, vagy olyan formában Wagner minden drámáján végigvonul. — A *Nibelung gyűrűjében* az egész világ megváltását jelenti a pénz, az arany, az elvakult hatalmi vágy bűnös uralma alól, itt az emberiség erkölcsi megváltásának gondolatáig emelkedik fel. Amfortas a bűnös és megváltás után vágyó emberiség szimbóluma; míg Parsifal a részvét bölcse, Amfortas áhított megváltója, aki nemcsak a dárda okozta seb fizikai fájdalmától, hanem az erkölcsi renden okozott — még nagyobb — pusztítástól is megszabadítja a világegyetemet. Az 1982. évi rendezés méltó volt a nagy wagneri eszméhez.

Az előadás tökéletes zenei, rendezési, díszletezési, világítási összhangjával olyan hallatlanul mély hatást gyakorolt az 1800 résztvevőre, amelyet csak egyetlen szóval lehet érzékletesen visszaadni: *varázslatos volt.* Amit ez a zene és előadás elmond: örök, végtelen és eszményi. Nem ennek vagy annak az egyénnek a szenvedélye, szerelme, vágya; hanem maga a szenvedély, a szerelem, a vágy. Néhány hónap múlva a budapesti felújítás ismét elénk tárja ezt az egyedülálló zenedrámát.

Dr. Csillag Ferenc

Hangverseny hét nagyvárosban

A MÁV Szimfonikusokkal Olaszországban

A szárnyaló dallamok, *Monteverdi, Rossini,* és *Verdi* hazájának zenekedvelő polgárai kilenc napig látták vendégül november elején a MÁV Szimfonikusokat. Az autóbuszokon megtett fárasztó utazások utáni fellépések rendkívüli erőfeszítéseket követeltek az együttes minden tagjától. Nem egy alkalommal több száz kilométeres utazás után kellett a nagy tudást és koncentrált figyelmet igénylő zeneműveket, igényes közönség előtt tolmácsolni.

A zenekar műsorán többek között *Beethoven* legnagyszerűbb műveinek egyike, az I. zongoraverseny, *Schubert* VIII. (Befejezetlen) szimfóniája, továbbá *Schumann* kiemelkedő alkotása, a Rajnai szimfónia szerepelt, *Oberfrank Géza* Liszt-díjas karmester igényes, és határozott vezénylése mellett. Az együttes szólistája *Marisa Borini* olasz zongoraművésznő volt, aki Beethoven I. zongoraversenyét szólaltatta meg. A közönség gyakran követelt ismétlést és nagy tapssal jutalmazta a zenekar játékát.

A MÁV Szimfonikusok közel négy és fél ezer kilométeres utat tettek meg északolaszországi szerepléseik során. Hét nagyobb városban léptek közönség elé, amelyek közül többnek a neve ismerősen cseng a magyar fülnek. *Torino,* a híres Fiat gépkocsik „szülőföldje", *Brescia* bennünket a „Brescia hiénára", Haynaura emlékeztet, akit itteni működése alapján szemelt ki a császár az 1848-49-es szabadságharc vérbefojtására; *Mantova* falai között élt a közeli Cremona szülötte, a „mantuai herceg muzsikusa", *Monteverdi,* aki nemcsak az itáliai operaiskolára, hanem a műfaj egész fejlődésére gyakorolt alapvető hatást. Ennek a városnak a középpontjában emelkedik a *Rochetta di S. Giorgio,* a néphit szerint a gyilkos „Sparafucile háza", a Rigoletto opera egyik mozzanatának képzelt színhelye. Az együttes félnapos látogatást tett *Svájcban,* ahol a genfi „Grand Casino" nagyvonalú eleganciával kialakított hangversenytermében lépett a közönség elé.

A torinói hangversenyprogramot felesége társaságában meghallgatta *dr. Szita János,* a Magyar Népköztársaság olaszországi nagykövete. A műsor után elismerését fejezte ki a zenekar tagjainak színvonalas előadásáért, majd nyilatkozatot adott a Magyar Televíziónak. Nyilatkozatában egyebek között hangsúlyozta, hogy a zene, a dal hazájában, ahol az emberek élete szinte egybeforr a muzsikával, rendkívül nehéz a közönség elismerését kivívni. A torinói műértő hallgatóság lelkes reagálása azt bizonyítja, hogy a MÁV Szimfonikusoknak ez teljes mértékben sikerült. Nyilatkozatának további részében rámutatott arra, hogy a népek közötti baráti kapcsolatok erősítésében és a kialakult kapcsolatok ápolásában a művészeteknek, a művészi értékek kölcsönös bemutatásának is rendkívül nagy szerepe van, mert a maguk sajátos eszközeivel, jelen esetben a zene útján, elősegíthetik a nemzetek közötti kölcsönös megértést, egymás jobb megismerését.

Az olaszországi turné eseményeinek egyik kedves és egyben megható színfoltja volt *Kossuth Lajos* szobrának megkoszorúzása. Torinóban Garibaldi ezer hőséről elnevezett *Via dei Mille 22. számú házon márványtábla hirdeti, hogy ott lakott és halt meg 1894. március 20-án hazánk nagy fia.* A házzal szemközti kis parkban emelkedik az emlékére felállított bronzszobor, amelynek talapzatánál a zenekar vezetői, *Mondvay György* igazgatóval az élen elhelyezték a nemzeti színű szalagokkal díszített koszorút.

A Magyar Televízió három tagú stábja is elkísérte az együttest útjára, és megörökítették a turné minden jelentősebb mozzanatát. Az útról és a fellépésekről készült kisfilmet a televízió előreláthatóan 1983. januárjában tűzi műsorára a *„Zene, zene, zene"* című adásban.

Baranyai Zoltán

Sajtószemle

Mit írnak rólunk?

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

Dunántúli Napló

A Hegyhát és a környező táj életében is kiemelkedő jelentőségű esemény volt 1882. november derekán az első Budapest—Kelenföld—Szentlőrinc közötti vasútvonal elkészülte és az első szerelvény megjelenése Sásd — akkor háromvágányos — állomásán. A vaspálya a fejlődést, az életet hozta el erre a területre is.

Erről az időszakról is szólt *Pápai Sándor*, Sásd állomásfőnöke, méltatva az úttörők emlékét, amikor megnyitotta a *„100 éves a Dombóvár—Sásd—Pécs vasútvonal”* című kiállítást a sásdi művelődési házban. A kiállítás, amelynek anyagát az intézmény honismereti szakköre gyűjtötte össze, ugyancsak része a 650 éves nagyközség jubileumi rendezvénysorozatának. *A kiállításon korabeli eszközök, régi jelzőlámpák, okmányok, könyvek, MÁV-albumok és más kiadványok, dokumentumok láthatók.*

Szolnok megyei Néplap

Szénási Gyula, a szolnoki MÁV Járműjavító Üzem dolgozója, címfestő, mázoló és esztergályos szakmunkás. Tősgyökeres „járműs” ő, édesapja — negyvenötös kommunista — szintén itt dolgozott, s ha valahol, itt köteleznek a hagyományok. A víg kedélyű fiatal munkás nem válogat a társadalmi munkában: *tagja a szolnoki önkéntes rendőri századnak, s a járműjavító férfikórusának...* Két gyermek apja: a nagyobbik lánya ötéves, a kisebbik kéthónapos. Úgy tűnik: minderre van ideje.

— *Ez fontos* — mondja. — *Az idővel bánni tudni — türelmes, kitartó munkával lehet megtanulni.* Lehet, hogy nekem szerencsém volt — néhány évig bokszoltam a Szolnoki MÁV-ban, a ringben fejlődött az akaraterőm, s megtanultam milyen drágák a pillanatok. Úgy, hogy: *van időm mindenre.* De szeretem is, amit csinálok, legyen szó munkahelyi, vagy társadalmi megbízatásról.

Fejér megyei Hírlap

Dévényi Tibor, a Székesfehérvári MÁV Járműjavító Üzem üzemvezetője a fegyveres erők napján *KISZ Érdemérem* kitüntetésben részesült.

A kitüntetést a MÁV Előre Sportegyesület elnökeként kapta, ugyanis munkahelyi „önéletrajzához” szorosan kapcsolódik mozgalmi és sportpályafutása. A KISZ fehérvári járási bizottsága mellett működő honvédelmi és sportbizottság vezetőjeként dolgozott éveken át. Szervezője és aktív résztvevője volt tíz ODOT-nak. Az országjáró diákok országos találkozója már hagyományos hazánkban, és az talán megbocsátható Dévényi Tibornak, ha ő a legsikeresebbet, *az 1980-as velencei találkozót tartotta, ahol 2500 diák szórakozott az ország minden részéből.*

A MÁV Előre elnökének lenni megtiszteltetés és nagyon nagy felelősség — tartja társadalmi megbízatásáról. A 75 esztendős sportkörnek hagyományai vannak, amelyeket ápolni kötelesség és közben megteremteni az 550 igazolt aktív sportolónak a felkészüléshez, a versenyekhez a megfelelő feltételeket.

Nógrád

Bartha Viktor, a Volán 2. sz. Vállalatának szécsényi kirendeltségvezetője és *Jancsó István, a* MÁV szécsényi állomásfőnöke 1977 óta dolgozik együtt, az általuk irányított komplexbrigád élén. Akkor alakult újjá a budapesti vasútigazgatóság területén ez a kollektíva. Hogy a „duó” együttműködése és az átalakítás egyaránt eredményes volt, *azt bizonyítja, hogy a szécsényiek negyedik éve, zsinórban nyerik a komplexbrigádok versenyét.* Pedig a forgalom növekedése miatt 1980-ban egy súlycsoporttal feljebb kerültek, ám itt is megállják a helyüket.

— Mi a titka a sikeres sorozatnak?

— *Az érkező vasúti kocsikat a Volán időben rakja ki* — summázza a lényeget Jancsó István. — *Ha az érkezéstől számított öt órán belül nemcsak kirakodnak, hanem be is, ez vasúti kocsinként mintegy 4000 forint hasznot jelent.*

Hogy ez népgazdasági szinten mennyit eredményez, azt nem tudom, viszont Szécsényben az évi 3500 közösen kezelt kocsit számítva jó néhány millió forintot jelent.

— *Alapvető a jó szervezés* — mondja Bartha Ivtsán. — *A beérkező vasúti kocsik közül például azokat rakjuk ki először, amelyeket azonnal meg is lehet rakni.* Így értük el — sok egyéb teendő jó megoldása mellett —, hogy amíg országos átlagban 10 százalék körüli a késetten kezelt kocsik aránya, addig Szécsényben 2 százalék.

A *dr. Csanády György* nevét viselő, 21 tagú MÁV—Volán komplexbrigád idén ötödször pályázza meg az első helyet a területi versenyben. Ha elérik a kitűzött célt, elnyerik a „Kiváló brigád” címet.

Kisalföld

A lébénymiklósi állomáson egy fiatal lány a forgalmi szolgálattevő. Ez a munka nem tartozik a divatszakmák közé. *Fehér Zsuzsa* vajon miért lett az?

— Nem gyerekkori vágyról van szó — mondja. — Óvónő szerettem volna lenni sokáig, aztán a Bercsényibe és a Rejtőbe jelentkeztem. A Bercsényibe vettek fel, hetvennyolcban érettségiztem, utána kerültem a lébénymiklósi vasútállomásra.

— Milyen a munkaidő-beosztása?

— *Tizenkét óra munka, huszonnégy szabad.*

— Fárasztó?

— *Meg lehet szokni. És különben is érdekes a mi munkánk. Irányítom a vonatokat, személypénztáros is vagyok, mint minden kisállomáson szokás.*

Noha nem bánta meg, hogy forgalmi szolgálattevő lett belőle, mégsem elégszik meg jelenlegi helyzetével. Terve szerint tiszt akar lenni. Jelentkezett a MÁV tisztképző tanfolyamára. Az öthónapi üzemi gyakorlaton már túl van, jelenleg a héthónapos tanfolyamon tanul. Zsuzsának egyetlen vágya, hogy sikerüljön a vizsgája, és a vasutasnapon felavassák tisztté.

Kelet-Magyarország

Tíz éve alakult a mátészalkai MÁV Honvédelmi Klub. Az értékelések szerint folyamatos fejlődéssel eleget tettek a munkahelyükre háruló honvédelmi kötelezettségeknek, egyre több dolgozót vontak be a honvédelmi nevelőmunkába. Jelenlegi taglétszámuk 130. Jó propagandával népszerűsítik a Honvédelmi Kupa lövészversenyt és az összetett honvédelmi versenyeket.

Aktív szervezeti életet élnek, változatos és gazdag programmal gondoskodnak a klubtagok képzéséről. Patronálják a mátészalkai gépészeti szakközépiskolát és a 3. számú általános iskolát. *Évek óta rendszeresen szerepelnek a különböző városi-járási döntőkön, gyakran végeznek társadalmi munkát.* Négy szocialista brigádjuk vette fel az MHSZ-címet. Elegendő kiképzési és sporteszközzel rendelkeznek. Önálló céllövöldéjük van, melynek folyamatos üzemeltetése növeli bevételüket. Élen járnak a fiatalok előképzésében, és a tartalékok utóképzésében.

A közelmúltban a MÁV klubtermében bensőséges ünnepségen vette fel a klub Latinka Sándor forradalmár-szabadságharcos nevét.

Zalai Hírlap

Zala megyében is terveznek hobbi — vagy helyesebben nosztalgiavonatot. Az ötlet kezdeményezője *Pöstyéni Zsolt*, a zalaegerszegi vontatási üzemegység mérnök-gyakornoka.

Társadalmi munkával tervezik rendbe hozni az öreg mozdonyt és a vasúti kocsikat. Már útvonalat is kinéztek, ahol szép tájakon pöföghetne végig a kis vonat. Számításba vették a *Zalalövő—Körmend*, a *Zalaegerszeg—Rédics* vasútvonalat, s a programhoz kapcsolva a csömödéri erdei kisvasutat.

Elképzeléseik szerint kezdetben csak hétvégi kirándulásokra indítanának el nosztalgiavonatot, amolyan *Ismerd meg Zalát!* jelszó jegyében, közbeiktatva a környék műemlékeit.

Sehol másutt nincs, de itt lenne „fotós megálló”, ahol a fényképészek kedvéért a kis vonat elidőzne kicsit, gőzpamacsokkal még díszletül is szolgálna.

Csongrád megyei Hírlap

A szokásosnál meghittebb találkozót tartottak a közelmúltban a vásárhelyi nyugdíjas vasutasok. Az ünnepségnek előzménye is volt: *a szegedi körzeti üzemfőnökség dolgozói kommunista műszakot tartottak az idősek éve alkalmából*, s a befolyt összegből jutalmazták a nyugdíjasokat.

A vásárhelyi állomásfőnök helyettese, *Kiss Ernő* köszöntötte a több mint 140 idős vasutast, majd *Kiri Ferenc*, a szegedi körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottságának titkára jutalmakat adott át az idős vasutasoknak. Az ünnepség hangulatát emelte Borsi István nyugdíjas citerazenekara; feledtette a múló éveket. Külön örültek annak, hogy a szegedi vezetőségtől is többen átjöttek Vásárhelyre annak bizonyítására, hogy nem szólásmondás az idősekkel való törődés. Az ünnepség késő estig tartott. A résztvevők azzal tértek haza, hogy jövőre ismét találkoznak majd.

Összeállította:

Hegedűs Ferenc

SAJTÓNAPI MEGEMLÉKEZÉS

Az ünnepség részvevőinek egy csoportja

A hagyományokhoz híven, az idén december 1-én került sor szakszervezetünk székházában a *Magyar Vasutas* tudósítóinak, külső munkatársainak és terjesztőinek sajtónapi köszöntésére, amelyen megjelent *Koszorus Ferenc*, a vasutas-szakszervezet főtitkára és a szerkesztőbizottság több tagja is.

A résztvevőket *Visi Ferenc*, a lap felelős szerkesztője köszöntötte, méltatva eddigi tevékenységüket, munkájukat. Szólt a legfontosabb feladatokról, a tudósítói munka időszerű tennivalóiról is. Ezután Koszorus Ferenc főtitkár a tudósítóknak, terjesztőknek tárgy-, illetve pénzjutalmat adott át. Ebben az évben először, az eredményes lapterjesztői munkáért pénzjutalomban részesült három szolgálati hely szakszervezeti bizottsága.

Koszorús Ferenc főtitkár átadja a pénzjutalmat Földvári Lajosnak, a záhonyi gépesített rakodási főnökség szb-titkárának

Megjött a Télapó

A MÁVTI-nál már hagyománya van a Télapó ünnepségeknek. Idén a 3. iroda KISZ-alapszervezete vállalta az ünnepség rendezését.

December 3-án délután sok gyermek gyülekezett szüleivel együtt az intézet Széchenyi rakparti székházának kultúrtermében. *Mezei Annamária* művésznő színpadra lépésével elkezdődött a műsor, aki versekkel, mondókákkal, köszöntötte a gyerekeket. Fellépett a műsorban *Rovó Gábor* bűvész is. Utána mesefilmvetítés következett, majd megjelent a télapó két krampuszával és megajándékozta a kicsiket.

Demők Józsefné

Kismama-találkozó Miskolcon

A miskolci körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága, a Vöröskereszt és a KISZ november 12-én kismama-találkozót rendezett a szociális és oktatási központban. A KÜF. létszámába tartozó 160 gyesen levő kismamának küldtek meghívót. Azok az anyukák, akik a találkozón részt vettek, találkozhattak *Gávai Pállal*, a KÜF vezetőjével, *Vincze Károllyal*, a szakszervezeti bizottság titkárával, *Fain György* személyzeti csoportvezetővel, valamint *dr. Komjáthy Eszter* ellenőrző üzemorvossal.

A gyerekek elfoglaltságáról is gondoskodtak a szervezők. A Vörösmarty Művelődési Ház által szervezett ének- és bábműsorral szórakoztatták a kicsiket.

Köszönöm a segítséget!

Mozgássérült vagyok, és mint ilyennek, nehézkes volt a munkába járás. Hogy mégis dolgozom, azt egy önhajtós rokkantkocsinak és szüleim segítségének köszönhetem. Az év elején kéréssel fordultam a záhonyi területi szakszervezeti bizottsághoz, hogy amennyiben lehetőség volna rá, segítsenek rajtam. Kérésemet meghallgatták. *Verba Ferenc* szb-titkár közbenjárására a záhonyi pft. főnökség műszaki csoportjának kivitelezésével, valamint a szocialista brigádok anyagi segítségével elkészítettek számomra egy motoros meghajtású rokkantkocsit. Ezt szeretném megköszönni a segítőkész embereknek. Jó tudni és érezni nekem és a hozzám hasonlóan rászoruló embereknek, hogy számíthatunk segítőkész embertársainkra, valamint szocialista társadalmunkra. A rokkantak és a rászoruló emberek mtgsegítését nem csupán a rokkantak éve alatt érezték szükségesnek.

Magamról csupán annyit, hogy 25 éves vagyok. Hét éve dolgozom a MÁV tuzséri állomásfőnökségén az átmeneti pénztárban.

Gyenge István
Tuzsér

Az információban kérdezték,

az illetékesek válaszolnak

Mi az oka, hogy az utóbbi időben bonyolultabbá váltak a gyermeküdülői beutalások?

1981-től a SZOT-beutalók ágazati-iparági szakszervezetekhez tartozásától nem a beutalások bonyolultak, inkább az információban is többször kifogásolt gyermekutaztatás megszervezése lett nehezebb, s igényelt a korábbinál lényegesen nagyobb körültekintést.

A bonyolultabb jelleg már a keretszámok felosztásánál jelentkezett, hiszen a középszerveknek a többi területi szervekkel és a szakszervezeti bizottságokkal úgy kellett ezirányú munkájukat koordinálni, hogy elérhessék azt a minimális gyermeklétszámot, ami feljogosítja őket a kísérő kijelölésére. A SZOT Üdülési és Szanatóriumi Főigazgatóság rendelete értelmében ugyanis *8 gyerek utaztatása esetén már a szakszervezeti bizottságnak kell kísérőről gondoskodnia.* Néhány szb-nél az utolsó pillanatra hagyják ezt a feladatot, holott időbeni egyeztetéssel a gyermekek üdülőbe utaztatásnak problémái megszüntethetők.

Hogyan módosult az év végi munkanapok ledolgozásával kapcsolatos központi jogszabály?

A korábbi években az év végi ünnepek közötti munkanapok időben történő ledolgozása, illetve ennek szabályozása gondot, olykor rossz munkahelyi hangulatot eredményezett. Ezt a szakszervezeti bizottságok információs jelentéseikben jelezték is. 1982-ben a 12/1982 (VI. 26.) ÉVM rendelet értelmében a 19/1971 (VI. 25.) ÉVM rendelet hatálya alá tartozó MÁV szerveknél is a december 24—31 közötti termelési szünetre eső munkaidőt december 24—31. közötti terkon kell ledolgozni. *A Vasutasok Szakszervezete a MÁV Vezérigazgatóságával egyetértésben az említett szabályozást a kollektív szerződés helyi (főnökségi) függelékének hatáskörébe utalta.*

Az érintett főnökségek bizalmi testületi (építési főnökségeken, járműjavítókban), időközben a termelési szünet ledolgozásával kapcsolatos helyi tennivalókat meghatározták, s a gazdasági vezetők a döntésnek megfelelően tették meg a szükséges intézkedéseket. Az egyéb területeken dolgozók két ünnep közötti munkarendje pedig a *45. számú MÁV Értesítőben* foglaltak szerint alakul.

Mikor kötelezhető a vasutas dolgozó a pihenőnapján munkavégzésre?

A munkáltató a *Munka Törvénykönyve* 41 §-a 3. bekezdése szerint (alapos üzemi érdek, baleset idején, betegség miatt stb) pihenőnapján is munkára kötelezheti. Ebben az esetben azonban *a munkáltatónak a megváltásként adandó másik pihenőnap időpontját lehetőleg a munkára kötelezéssel egyidőben közölnie kell a dolgozóval.* Ezt a MÜM 17/1979. (XII. 1.) sz. rendelet 38. §-a írja elő. Az előzetesen kijelölt heti pihenőnapot a munkáltató képviselője önkéntesen nem teheti át korábbi időpontra, mert erre jogszabályi lehetőség nincs, másrészt sérti a dolgozók édekeit is. Legfeljebb a dolgozóval való közös megegyezéssel lehet a pihenőnapot a kijelöléssel korábbi időpontra áthelyezni.

Mi az oka, hogy az utóbbi hónapokban ismét romlott a védőkesztyűk minősége?

A minőség romlásának technológiai, illetve a felhasznált alapanyag gyenge minőségére visszavezethető okai vannak. Ez azonban a dolgozó részére nem jelenthet hátrányt, hiszen a vállalat köteles részére a rendeltetésszerű használatra alkalmas védőfelszereléseket biztosítani, azok viselését megkövetelni. *Ha a kesztyű elhasználódott, rendeltetésszerű használatra alkalmatlan, a szolgálati főnökség köteles lecserélni.*

Miért nem lehet a táppénzt naptári napok szerint fizetni?

A táppénz fizetés javasolt megoldásának jogszabályi akadálya van. Ugyanis a társadalombiztosítási törvény végrehajtásáról szóló 17/1975. (V. 14.) MT sz. rendelet 22. §-a értelmében — többek között — *nem jár táppénz a heti pihenő napra.*

Hatvanéves a Szovjetunió

A nőkről történő gondoskodást intézkedések egész sora írja elő

A Közlekedési és Szállítási Szakszervezetek Nemzetközi Szövetségének nőbizottsága a közelmúltban Budapesten ülésezett. A tanácskozás vendége volt *Ludmilla Tyitova*, a Szovjet Vasutasok Szakszervezete központi bizottságának titkára. Vele beszélgetve megtudtuk, milyen a közlekedésben dolgozó szovjet nők helyzete, a párt és szakszervezeti kongresszusok határozatai nyomán miként gondoskodnak a Szovjetunióban a nőkről, édesanyákról és a felnövekvő nemzedékről.

— Örülök, hogy szólhatok Önökhöz kedves barátaim, és szeretnék mindnyájuknak jó egészséget, és szakszervezetükben a nőmozgalom területén végzett munkájukhoz sok sikert kívánni. Legutóbbi találkozásunk óta hazánkban megrendezésre került a szovjet szakszervezetek XVII. kongresszusa, majd az ágazati szakszervezetek kongresszusai, amelyeken újult erővel hangzott el a dolgozó nőkről való gondoskodás. Szinte valamennyi kongresszus napirendjén kiemelt helyet kapott a nők védelmében folytatott munka, s élvez megkülönböztetett figyelmet napjainkban is. *A nők és a felnövekvő nemzedék életkörülményeit jobbító intézkedések új rendszere valósul meg hazánkban, és ebből a célból nő a gyermekes családok és a fiatal házasok számára nyújtott állami támogatás.* Többek között bevezetésre került a fizetett szabadság a gyermek egyéves koráig, illetve a kiegészítő gyermekgondozási szabadság a kicsi másfél éves koráig. Három nappal meghosszabbították az éves fizetett szabadságát azoknak a dolgozó nőknek, akiknek két vagy több 12 éven aluli gyermeke van. *Megemelték — 20 rubellel — a gyermeküket egyedül nevelő anyák részére fizetett havi segély összegét.* Még a mostani ötéves tervben bevezetik hazánkban az egyszeri állami szülési segélyt. Az első gyerek után 50, a második és a további gyermekek után 100 rubel lesz ez a támogatás.

Mindezekkel a támogatásokkal párhuzamosan javulni fognak az élet- és lakáskörülmények, különösen a fiatal családok esetében. *Továbbfejlesztik a bölcsődék, óvodák hálózatát abból a célból, hogy minden család igénybe vehesse ezeket a szolgáltatásokat,* hogy az anyák és asszonyok szabadideje megnövekedhessen és jobb körülmények alakuljanak ki a gyermekneveléshez.

A gyermekekről és az anyákról való gondoskodás országunkban államérdek. Az ezt szolgáló intézkedéseket tervek rögzítik. Mindazok az intézkedések, amelyek az anyák-asszonyok helyzetének jobbítását célozzák, az ország, az ágazatok, s a vállalatok gazdasági-szociális és fejlesztési terveiben kerülnek megfogalmazásra. Ott vannak a kollektív szerződésekbe foglalva, amelyeket a vállalatok vezetői és a dolgozók megbízásából a szakszervezeti bizottságok kötnek meg minden esztendőben. *Az előirányzatokat a kormány is, a szakszervezetek is figyelemmel kísérik, megvalósulásukat állandóan ellenőrzik.* Ez lehetővé teszi a még létező tartalékok feltárását, azt, hogy időben felfigyeljünk a problémákra, és feltárjuk a lehetőségeket megoldásukra.

Az egész szovjet néppel együtt asszonyaink aktívan részt vesznek az SZKP, a Szovjetunió lenini békepolitikájának valóraváltásában. Békeprogramunk útjáról — amelyet pártunk kongresszusa fogadott el — nem lehet bennünket letéríteni. Országunk nagy horderejű javaslatokkal törekszik elősegíteni a béke, a biztonság és a leszerelés ügyét. Történelmi jelentőségű a Szovjetunió nemrég bejelentett kötelezettségvállalása: *mi nem alkalmazunk elsőként nukleáris fegyvert.*

A földön minden tisztességes embert aggaszt Libanon folyamatosan tartó megszállása, a belügyeikbe való beavatkozás és az izraelieknek a környező nemzeteket fenyegető támadása. Törvényszerű, hogy ebben a bonyolult helyzetben a Szovjetunió újabb fontos külpolitikai kezdeményezést tett. Olyan tervet terjesztett elő, amellyel biztosítható a Közel-Kelet igazságos és tartós békéje. *A tervben szerepel Izrael visszavonulása az 1967-es határokra, a palesztin állam megalkotása, kölcsönös kötelezettségvállalás a térség országai részéről, hogy lemondanak az erőszak alkalmazásáról és tiszteletben tartják egymás szuverenitását, a rendezés nemzetközi garanciáinak kidolgozása és alkalmazása.* Ez a kezdeményezés ismét meggyőzi az embereket a jószándékról, amely országunk békeszerető politikájára jellemző. Ez a kölcsönös biztonságra és békére törekvő politika erejét abból meríti, hogy egész népünk támogatja azt — fejezte be a beszélgetést Ludmilla Tyitova.

Ujvári Tiborné

A komszomolisták télen, dermesztő hidegben is építik a BAM-ot

Számítógép a szovjet vasutaknál

A Szovjetunió távolsági vasútvonalainak hossza 142 ezer kilométer. Ez a világ vasútvonalainak 11 százalékát teszi ki, ugyanakkor leterheltsége jóval meghaladja az átlagost.

A szállítások minőségének javítása érdekében *1985-ig újabb 30 ezer hűtővagonnal bővül a vagonpark*, széles körben alkalmazzák a konténeres szállítást.

Az utóbbi években valamennyi feladat megoldásában fontos szerepet kap az automatizálás. A vasúti automatizált irányítási rendszer feladata a vasúthálózat hatékonyságának javítása. A rendszer jelenlegi kiépítettségében a szállítási feladatokkal megbízott operatív irányító személyzet számára biztosítja a legteljesebb, a legmegbízhatóbb és időbeni információkat.

Ide tartozik a vonatok helyére és összetételére, a gépek és a személyzet állapotára, a rakodási helyzetre és a szabad vagonok számára vonatkozó, *a csomópontok és megrendelők időbeni tájékoztatása.* A rendszer előrejelzi a lehetséges közlekedési nehézségeket, illetve a be- és kirakodáshoz szükséges eszközök mennyiségét.

Az automatizált vasúti irányító rendszer elsődleges célja, hogy olyan automatizált rendszerek szülessenek, amelyek lehetővé teszik a havi és éves teherszállítási tervek optimalizálását.

Jelenleg az ország valamennyi vasútvonalán *számítógép segítségével készítik el a teherszállítások havi tervét.* A vasútvonalak többségén a tömeges áruszállítások adott irányba történő egységes havi tervét is számítják, ami lerövidítheti a szállítás idejét.

Automatizált a teherszerelvények összeállítása. Ennek eredményeként *javult a teherpályaudvarokon kirakott vagonok elosztása*, és napi kétezer üres vagonnal több áll be rakodásra készen. A szerelvények összeállításánál elsőséget élvez a mezőgazdaság. Számítógép segíti a gyorsan romlandó mezőgazdasági termékeket szállító vonatok menetrendjének összeállítását.

Néhány hónappal ezelőtt *valamennyi vasútvonalon üzembe helyezték a rakodási munkákra és vagonparkra vonatkozó automatizált információs rendszer első ütemét.* Ezzel együtt a mezőgazdasági és élelmiszeripari árukat szállító hűtőkocsikból álló szerelvények és transzkonténerek útvonalát jelző információs rendszert is.

A *belorusz vasútnál* olyan automatizált irányítási rendszert hoztak létre, amelynek feladata az állomásokról érkező elsődleges információ gyűjtése, a vagonok mozgásának operatív értékelése, a mozdonyok helyének és műszaki állapotának nyilvántartása, a ki- és berakodási adatok, a rendezőpályaudvarok terveinek figyelemmel kísérése.

Hasonló rendszerek létesülnek *a gorkiji és októberi vasútvonalakon is.* Az automatizált információs-tájékoztató rendszereket továbbfejlesztették a dél-uráli, a szverdlovszki, a moszkvai, a kujbisevi, az északi, a dél-nyugati, a szűzföldi, a kelet-szibériai, a balti, a bajkálon-túli vasútvonalakon.

Szinte naponta növekszik azoknak a rendezőpályaudvaroknak a száma, ahol az automatizált irányítási rendszer lehetővé teszi a szerelvények állás idejének csökkentését és megbízható információt nyújt a vagonok állapotáról és mennyiségéről.

A rendezőpályaudvari rendszerek emellett figyelik és ellenőrzik a különleges szerelvényeket: a mezőgazdasági termékeket szállító vagonokat és a hűtőkocsikat. *Jelenleg 30 rendezőpályaudvaron működik automatizált irányítási rendszer.* A XI. ötéves tervidőszak végére számuk megduplázódik.

A Szovjetunió Közlekedésügyi Minisztériumának Számítóközpontjában üzemel az a teherszállítási információs tájékoztató rendszer, amely a minisztérium felső vezetése számára biztosítja az operatív döntésekhez szükséges adatokat a szállítások és a vagonpark helyzetéről. Ebbe a rendszerbe kapcsolódik az export-import szállítások helyzetének ellenőrzése is.

A teherszállítások terén ezidáig megvalósított automatizálás az elkövetkező jelentős munka első lépése.

Jurij Handkarov
(APN)

Új vasútvonal épül Grúziában

Ebben a kaukázusi szovjet köztársaságban jelenleg is négyszer nagyobb a vasúti hálózat, mint a Szovjetunió egyéb területein általában. *A Grúziában meglevő 1500 km hosszú elektromos vasútvonalak néhány éven belül újabb 200 kilométerrel gyarapodnak.* Maradba—Ahalkalaki között most épül egy új vonal.

Az utóbbi években gazdag lelőhelyekre bukkantak a kutatók — szénre, rézre, egyéb fémekre — és hamarosan megkezdik a kitermelést. *Az új vasútvonal első húsz kilométeres szakasza Tbilisziből, a köztársaság fővárosából indul ki és vezet Grúzia sűrűn lakott dél-nyugati részében, a Kis-Kaukázus fennsíkjain és mély völgykatlanain keresztül.*

Az új vasútvonalat modern hírközlő és jelzőberendezésekkel, valamint automata fékrendszerrel látják el. A forgalom irányítása egyetlen diszpécser központból történik majd. A vonal mentén vasútállomások épülnek, ezek környékén már állnak az új iskolák és rendelőintézetek, új települések alakultak ki.

A szovjet kormány óriási összegeket áldoz erre az építkezésre — mint köztudott, *a vasútépítés ezen a hegyvidéken kétszer annyiba kerül, mint sík területen.* Nemcsak azért teszi ezt, hogy meggyorsítsa Grúzia délnyugati részének ipari és mezőgazdasági fejlődését, hanem azért is, hogy elősegítse a terület társadalmi fejlődését is.

Az új vasútvonal olyan területeken vezet keresztül, amelyeken télen a hóakadályok miatt nem lehet állandó, zavartalan közlekedést biztosítani. Egyébként itt csodálatosan szép tájak vannak: virágzó alpesi rétek, bársonyosan zöld erdők, apró hegyi falvak ősi építészeti emlékekkel, háttérben a hófödte hegycsúcsokkal. *Az új vasútvonal nagyot lendít majd a hegyi üdülők építésén is, hiszen több mint 200 gyógyforrás van ezen a vidéken.* Ha meglesz a vasút, új szanatóriumok, üdülők, turistaszállók és sielő bázisok épülnek majd.

Grúzia gazdasági és kulturális fejlesztésének nagyszabású programja már most is érezteti jótékony hatását ebben a hegyekkel teli országban. Az épülő új vasútvonal mentén például csak az elmúlt évben több mint 20 ezer hektáron telepítettek gyümölcsösöket és szőlőket a hegyoldalakra, könnyű és nehézipari üzemek egész sor részleget, üzemegységet építettek. Ahalkalaki városban, ahol az új szárnyvonal végállomása lesz majd, drótkötélpálya-gyártó üzemet építenek. Ezek az intézkedések egyben munkaalkalmat is biztosítanak a környék lakosságának.

Van Bajburt
(APN)

A tudósok javaslatára

Korszerűsítik a teherkocsiparkot

A szovjet vasutak teherkocsiparkjának fejlesztési munkáit az *Össz-szövetségi Vasúti Szállítási Tudományos Kutató Intézet* tudósainak ajánlásai alapján végzik. Először minden teherkocsit automatikus fékberendezéssel és kocsikapcsolókkal szereltek fel, majd abbahagyták a kéttengelyes kocsik gyártását. A szovjet tudósok által konstruált fékrendszerek lehetővé tették, *hogy a megrakott és az üres szerelvények óránkénti sebessége 100, a hűtő- és konténerszerelvényeké pedig 120—140 kilométerre legyen növelhető.*

A szakemberek által végzett vizsgálatok és a gyakorlat tanúsága szerint a vonatok sebességének növelése megköveteli a fékberendezések hatékonyságának tovább növelését, ezt a problémát szilárd tulajdonságú anyagokból készült fékpofák alkalmazása oldja meg. Szovjet tudósok kidolgoztak egy olyan anyagot, amely szintetikus kaucsuk baritból, koromból, azbesztből és vulkanizálásgyorsító speciális adalékokból áll. A találmány Angliában, az NDK-ban, Olaszországban, Franciaországban és az NSZK-ban már szabadalmazásra került.

A konstruktőrök most olyan tehervagonok tervezésén dolgoznak, amelyekből teljesen kiiktatják a faalkatrészeket.

A gyárban nőtt fel

A kolomnai igazgató

Kolomna, a nyolcszáz éves, ősi város a műemlékei nem kevésbé híresek, mint dízelmozdonyai, amelyek a világ tizenöt országának vasútjain száguldanak. Abban, hogy a Szovjetunió élre került a dízelmozdonygyártásban, igen nagy az érdeme a kolomnaiaknak, köztük elsősorban *Valentyin Sztrelnyikov* igazgatónak.

Néhány éve szóba került, hogy megszüntetik a kolomnai dízel-mozdonygyártást. Sztrelnyikov, nem értett ezzel egyet. Érvelése szerint a vasútépítés mindinkább az ország, viszonylag gyéren lakott területein folyik, ahol gazdaságosabbak a dízel-mozdonyok.

Végül a kormánybizottság egyetértett következtetéseivel, és sor került a vállalat gyökeres rekonstrukciójára. Korszerűsítették a termelést, automatizáltak, kutatóosztályokat hívtak életre.

— *A közlekedésnek ma új mozdonyokra van szüksége,* mondja az igazgató — *nagyobb erejű, gyorsabb és gazdaságosabb vontatójárművekre. Ezek gyártása a legelőnyösebb nálunk, Kolomnában, ahol a mozdonyok gyártásának több mint százéves hagyományai vannak. Vannak jó szakembereink és gazdasági tapasztalataink.*

A legújabb konstrukció hatezer lóerős. Egyedül megbírkózik azokkal a nehézségekkel, amelyekhez korábban két gép kellett. Óránkénti sebessége pedig 140-ről 160 kilométerre nőtt. *Lokátorral felszerelt változata a BAM építkezésen is alkalmazható, szél- és hóviharban, hatvan fokos hidegben is.*

Sztrelnyikov tizenhét éves korában jött Kolomnába. Édesapja halála után a négy tagú család egyetlen támasza lett a fiatal esztergályos. Huszonkét év alatt jutott el az egyesülés hierarchiájának csúcsára. Közben tanult, elvégezte a műszaki főiskolát.

— *Egy akkora vállalatnál, mint a miénk* — folytatja gondolatait Sztrelnyikov, — *képtelen egyetlen ember, megoldani minden problémát.* A siker a közösségtől függ. A vezető gyakran belemerül a stadion, a műjégpálya (ez már működik is), a lakások, a tengerparti vállalati üdülő építésének ügyeibe. Büszke rá, hogy az emberek nem mennek el a vállalattól. Az elmúlt öt évben negyedére csökkent a kilépések száma.

Minek is mennének el? Mindenütt új épületek, üzemek, tágas, világos csarnokok. A gyorsvasút 15-20 perc alatt eljuttatja a munkásokat a gyárkapuig, a város bármely pontjáról.

Zsan Kacer
(APN)

Tízezer lóerős villanymozdony

A novocserkaszki villanymozdonygyárban (Észak-Kaukázus) hamarosan megkezdik a VL—84 típusú 10 ezer lóerős új gép sorozatgyártását. A vállalat konstruktőrei már a következő (14 ezer lóerős) mozdony kifejlesztésén dolgoznak. A nagy teljesítményű, gyors villanymozdonyok létrehozása azzal kapcsolatos, hogy kibővül az ország villamosított vasútvonalainak hálózata, különösen a Bajkál—Amúr vasútvonal üzembehelyezésével.

A vállalat felújítása után évente 700 mozdonyt gyártanak, majd több mint kétszeresét a jelenleginél. Az öntödében robotok, a műhelyekben új specializált és egyedi célgépek számjegyes vezérlésű szerszámgépek, automata gyártósorok lesznek. Változásokra kerül sor a termelés egész technológiai láncolatában.

Képünkön az új prototípus.

(APN)

A Landler Járműjavítóban

Értékelték a tömegsportot

A Landler Jenő Járműjavítóban november utolsó napjaiban évadzáró ünnepséget tartottak, amelyen a tömegsportmozgalom eredményeit értékelték. A vendégeket és a mozgalomban kiemelkedő eredményeket elért sportolókat *Seress Gyula*, a szakszervezeti bizottság titkárhelyettese köszöntötte, majd ismertette az idei év eredményeit.

Elmondotta többek között, *hogy a versenyeken tíz sportágban összesen 950-en vettek részt.* Az Edzett Ifjúságért mozgalom követelményeit 163 fiatal teljesítette. A legnépszerűbb verseny a brigádkupa rendezvénysorozat volt. Tizenegy szocialista brigád képviseltette magát az atlétikai versenyeken, kispályás labdarúgásban és a légpuska-lövészet rendezvényein.

A járműjavító lövészei megnyerték a vasutasnapi lövészversenyt. A XV. kerületi munkahelyi olimpián több számban is helyezést értek el. Kiemelkedő teljesítményt nyújtott az üzem *Jedlik Ányos* teherkocsijavító lakatos brigádja. Tagjai a lövészversenyen a budapesti döntőt is megnyerték.

A legeredményesebb sportolóknak és aktivistáknak Seress Gyula szb-titkárhelyettes, Kövér Imre üzemigazgató, Várszegi Béla, a XV. kerületi MHSZ titkára, valamint Illés József, a Testvériség SE elnöke adta át a díjakat és elismeréseket.

Ismét befutott a Tokaj Express

A nemzetközi vívónaptár egyik kiemelkedő eseményére, *a Tokaj Express párbajtőrversenyre december 4-én és 5-én került sor Budapesten.* A Világ Kupa-pontokat adó A-kategóriás viadal — sorrendben a tizenharmadik — mezőnyének létszáma ebben az esztendőben minden korábbi csúcsot megdöntött: húsz ország 288 vívója (köztük 179 külföldi) jelezte szereplését. Amire a hazai vívóversenyek történetében még nem volt példa, huszonnégy (!) páston kezdődhetett meg a küzdelem...

Először 1979-ben rendezték mega Tokaj Express nemzetközi párbajtőrversenyt, amelynek a hagyományossá vált decemberi időpontját sok országban túlságosan „korainak" tartották, másutt viszont éppen ebben látták az esemény fő vonzerejét. *A házigazda BVSC és a lebonyolításba később bekapcsoló vívószövetség mindenben kitartott az időpont mellett, s mint beigazolódott, helyesen tette.* A Tokaj Express a legrangosabb vívóversenyek egyike lett, nyitánya a kiemelkedő csaták sorának.

A vívósportban virágkorát éli a párbajtőr. A fegyvernem magyar képviselői ma is a világ élvonalához tartoznak. Ékesebb bizonyíték erre aligha kell, mint az idei világbajnokság, amelynek egyéni versenyében *Pap Jenő* állhatott a dobogó tetejére, aki ráadásul a rendező klub sportolója, vasutas versenyző. Nem véletlen, hogy éppen a BVSC a házigazdája ennek a nagyszabású eseménynek: a közelmúlt olimpiai és világbajnokait tömörítő gárda mind a hazai, mind a nemzetközi pástokon meghatározó szerepet játszik. Pap Jenő és az azóta már visszavonult két világnagyság, *dr. Fenyvesi Csaba* és *Erdős Sándor*, kiegészülve *Erdős Gáborral* és *Nedeczky Györggyel* nemcsak kimagasló bajnoki sorozattal büszkélkedhet — három alkalommal elnyere a párbajtőr-klubcsapatok legrangosabb trófeáját, a Bajnokcsapatok Európa Kupáját is.

A Tokaj Express jelentőségét Pap Jenő így kommentálta:

— *Amellett, hogy a verseny az élvonal találkozója, egyszersmind a fiatal, kevésbé ismert vívóknak is jó alkalom a bemutatkozásra. Ennek az a magyarázata, hogy az élversenyzők többsége a világbajnokságot (olimpiát, EB-t) követő néhány hetet pihen, így érthetően, kevesebb fölkészüléssel a háta mögött szerepel a Tokaj Expressen, mint az a fiatal, aki érezve a kínálkozó ritka alkamakat, éppen erre a viadalra összpontosít. Fokozza a verseny jelentőségét, hogy — elsősorban a televízió jóvoltából népszerűsítő feladatot is ellát.*

Persze, akadt a találkozónak egyéb vonzereje is; így az a sok-sok tiszteletdíj, amelyből nemcsak a döntőbe került párbajtőrözőknek jutott.

Pap Jenő, sajnos korai búcsúra kényszerült. Igaz, kirobbanó formát senki sem várt tőle, hiszen — mint azt *dr. Nedeczky László*, a viadal főrendezője már a sajtótájékoztatón is elmondta: — *Államvizsgájára készül, hetek óta éjjelnappal tanul.*

De nem csak Pap kényszerült korai búcsúra: az esélyesek közül a szovjet *Karagjan*, a svájci *Giger* és a tavalyi Európa-bajnok olasz *Mazzoni* is idő előtt az öltözőbe indulhatott. Példájukat a folytatásban hasonló „nevek" követték, ehhez azonban a kiszámíthatatlan párbajtőrvívást ismerő közönség hamar hozzáedződött.

A trófeára végül új név, a nyugatnémet *Elmar Bormann* neve került, aki a döntőben a lengyel *Swornowskit* 10:8 arányban győzte le. A legjobb magyar, *Kolczonay Ernő* negyedik lett, mindez azonban egy csöppet sem von le a viadal értékéből, rangjából, sőt... Világnagyságok csatájában alulmaradni nem szégyen.

Sok afféle kétnapos, mammutmezőnyöket felvonultató erőpróbára lenne szüksége a magyar vívósportnak.

A Tokaj Express — tizenhármas szám ide vagy oda — ismét befutott.

P. Gy.

Labdarúgó-teremkupa Győrben

Harmadik alkalommal rendezte meg *Győrben* a körzeti üzemfőnökség szakszervezeti bizottsága a kispályás labdarúgó-teremkupát.

November 27-én, szombaton a városi tornacsarnokban 10 csapat indult a küzdelmekben. A közel száz embert megmozgató viadalt *a győri kocsijavítók nyerték az Utasellátó vegyes csapata előtt.* A harmadik-negyedik helyen, holtversenyben a győri rakodógépkarbantartók és az ugyancsak helyi kocsijavítók osztoztak meg.

A helyezett csapatok értékes jutalomban részesültek.

Arcok ezüst keretben

Senior kerékpáros

Fenyvesi Mihály, a pécsi telefonközpont műszerésze nyugdíjas korában tett eszperantó vizsgát, hogy új sportbarátaival könnyebben létesíthessen kapcsolatot. Régebbi külföldi ismerőseivel németül levelezett. Szenvedélyes gyűjtő. Nyolcszáz régi hanglemez, tizenötezer képeslap a világ minden tájáról, hatvanezer gyufacímke és számolhatatlanul sok fotó. De a legbüszkébb azokra az oklevelekre, érmekre, „sporttrófeákra", melyeket kerékpárversenyzőként kapott. Életkoráról csak „ezüst" haja árulkodik, mozgásán érződik a sportemberek frissessége.

— Alig múltam 14 éves, amikor szerelmese lettem a kerékpárnak — kezdi a beszélgetést. — Első utam Pécsről Pestre, s a Balaton mellett vezetett vissza Pécsre, *Bragyás Emil* edző felügyelete mellett, hárman indultunk, de csak bennem volt kitartás, másik két társam Ercsiben végleg lemaradt. *Még abban az évben megvolt az első versenyem, melyen második lettem. Sokszor kerekeztem Mohácsra, Barcsra, a Balatonra...* A következő évben már megnyertem az ifjúsági és a haladó pályabajnokságot! Az 1932-es év sok sikert hozott, fakerekes kis Puch versenykerékpáromon többször is győztem. 1933-ban az ország legjobb versenyzőivel rajtoltam és a negyedik helyen végeztem.

— 1947-ben megpróbálkoztam a motorral is — folytatta. — Hegyi és háztömbkörüli versenyen örökös második, de *1949-ben a 32 kilométeres versenyben „mitfárerként" vettem részt, s elsők lettünk.* Ettől kezdve hol kerékpárral, hol motorral indultam, sőt atlétizáltam is. 1953-tól edzősködtem, s voltam versenybíró is.

— A kezdés mindig nehéz... Nyugdíjas korom első versenyén, az 1978-as székesfehérvári senior kerékpártalálkozón kilencedik lettem. Kitartásomat nem vesztettem el s az újrakezdett edzések meghozták az eredményt. *A következő évben már harmadik lettem*, s Belgiumban a nemzetközi Olimpische Sampion versenyen kilencedik. Ráadásul az a megtiszteltetés ért, hogy idén a belgák beválasztottak a nemzetközi zsűribe! Sajnos, nem sikerült kijutnom, mert későn kaptam meg a belga versenykiírást, s az útlevél beszerzésére nem volt elég idő. Postán küldtem értesítést, hogy nem áll módomban a felkérésnek eleget tenni... Jövőre — remélem sikerül, s hazafelé a tiroli világbajnokságon is indulhatok. Az edzéseket kitartóan folytatom, 50—60 kilométert kerekezek. Sok szép díjam van, de a legkedvesebb a Belgiumban hatvannégy évesen nyert díj — egy kerékpárost ábrázoló szobor.

Az MSZBT-tagcsoport szervezésében

Tekeverseny Szombathelyen

A Magyar Szovjet Baráti Társaság négy vállalatának üzemi tagcsoportjai november 19-én sportdélutánt szerveztek a vasi megyeszékhelyen. A Szombathelyi Sávária SE négyes automata-versenytekepályáján a cipőgyár, a pamutipar, a járműjavító és a vasúti csomópont csapatai léptek pályára. Mindegyik együttest két női és férfi játékos képviselte.

Helyezések: *1. Cipőgyár. 2. Vasútüzem. 3. Járműjavító. 4. Pamutipar.*

Diákok kutatták a járműjavító történetét

A debreceni járműjavító üzem művelődési központjában foglalkozást tartott a közelmúltban a *Kossuth Lajos Tudományegyetem* gyakorló általános iskolájának *II. Rákóczi Ferenc* honismereti és műemlékvédő szakköre. Az üzem- és településtörténeti kiállítás megtekintése után a résztvevők meghallgatták *Vas András* tanuló dolgozatát a járműjavító történetéről, fejlődéséről, majd *dr. Szamosújvári Sándor* szakkörvezető tanár beszélt a 125 éves debreceni vasútról.

Az érdekes szakköri foglalkozás A járműjavító története című színes film vetítésével fejeződött be.

Harminc éve alakult a Bocskai Néptáncegyüttes

A Debreceni Járműjavító Egyetértés Művelődési Központja és a debreceni Általános Fogyasztási és Értékesítő Szövetkezet *Bocskai* néptáncegyüttese december 11-én ünnepelte fennállásának 30. évfordulóját. Az együttest a vasutasok szakszervezete elnöksége nevében *Volosinovszki János*, a területi szakszervezeti bizottság titkára köszöntötte, majd az együttesnek és négy tagjának — *Fadgyas Árpád* művészeti vezetőnek, *Kiss Ferenc* és *Kádár József* táncosoknak, valamint *Monoki Istvánnénak*, az utánpótlás együttes vezetőjének — átadta a *Szocialista Kultúráért* kitüntetést.

— **Brigádjubileum.** Húsz évvel ezelőtt alakult meg a tapolcai pályafenntartási főnökség Béke szocialista brigádja. Ebből az alkalomból a Batsányi János Művelődési Házban ünnepi brigádértekezletet tartottak, amelyre meghívták a már nyugdíjba vonult tagokat is.

— **Szüreti bál.** A kiskunhalasi körzeti üzemfőnökség KISZ-bizottsága szüreti bált rendezett a vasutasok művelődési házában. A hajnalig tartó táncmulatságot ügyességi vetélkedők, táncversenyek és tombolasorsolás tette színesebbé.

— **Kodályra emlékeztek.** Kiss Imre TIT-előadó Kodály Zoltán életéről tartott előadást a bodrogolaszi MÁV-nevelőotthon lakói részére. Előadás után a tanulók és a nevelők Kodály-műveket hallgattak.

— **Propagandisták felkészítése.** A munkásmozgalom tegnap, ma és holnap címmel kétszáz propagandistának tartott előadást Marosán György a miskolci körzeti üzemfőnökség szociális és oktatási központjában.

— **Előfizetési verseny.** Budapest Kelenföld körzeti üzemfőnökségének szakszervezeti bizottsága a Magyar Vasutas népszerűsítésének érdekében előfizetési versenyt hirdetett a bizalmi csoportok között. A három legtöbb előfizetőt gyűjtő bizalmit megjutalmazzák.

— **Egészségügyi tanácsadás.** Több mint húsz nyugdíjba vonuló dolgozónak tartott egészségügyi felvilágosító előadást Szombathelyen dr. Kozári Judit üzemorvos. A körzeti üzemfőnökségen a jövőben több hasonló előadásra kerül sor.

— **Több előfizető.** Az Utasellátó Vállalat székesfehérvári területi igazgatóságán előfizetési kampányt szerveztek, amelynek hatására a dolgozók az eddigi harminc példány Magyar Vasutas helyett 178 példányt rendeltek.

— **Kiállítás.** A Borsod megyei SZMT Miskolcon, a Rónai Sándor megyei művelődési ház előcsarnokában A munkavédelem és a karbantartás kapcsolata címmel kiállítást rendezett, amelyen bemutatták többek között a vasúti útátjárók fényjelzőjének működtetését is. A kiállítást több munkavédelmi szakember tekintette meg.

— **Festmények a galériában.** November 19-én Szegeden, a Móra Ferenc Múzeum kupolagalériájában kiállítás nyílt Szegfű János festőnek, a szegedi vasutas képzőművészeti kör titkárának alkotásaiból. Szegfű János akvarellképeit nagy tetszéssel fogadták a látogatók.

— **Felszabadulási ünnepség.** Miskolc város felszabadulásának 38. évfordulója alkalmából december 2-án ünnepséget rendeztek a körzeti üzemfőnökség gazdasági és társadalmi szervezetei. A megjelenteket Vincze Károly, a szakszervezeti bizottság titkára köszöntötte, majd Bodolai István, az üzemfőnökség pártszervezetének titkára mondott beszédet. Utána Gávai Pál üzemfőnök 42 vasutasnak Kiváló Dolgozó kitüntetést adott át.

— **Emlékműsor.** Kodály Zoltán születésének 100. évfordulója tiszteletére a nagykanizsai Kodály Zoltán Művelődési Házban ünnepséget rendeztek, amelyen közreműködtek: Maróth Nóra, Vaszkó Katalin, Noszlopi György és Bánhegyi György operaénekesek.

— **Brigádok az öregekért.** A hatvani körzeti üzemfőnökség szocialista brigádjai a közelmúltban több kommunista műszakot tartottak, amelynek bevételét az idős nyugdíjasok szociális támogatására ajánlották fel. Az arra rászorulók részére Salgótarjánban 15 ezer, Kisterenyén 10 ezer, Hatvanban pedig 50 ezer forintot adtak.

KERESZTREJTVÉNY

Vízszintes: 1. A vasút munkájának egyik fokmérője. 13. Szovjet hírügynökség. 14. A legékesebb csillagkép. 15. Munkába küld az orvos. 16. Fekete, angolul. 18. Tudomány. 19. Kissé nevetséges. 20. ... Achmed pasa (1838—1911), egyiptomi politikus. 22. Zeneiskola. 23. A szerelem istene a rómaiaknál. 24. A protaktínium vegyjele. 26. Szintén. 27. Radioaktív elem. 28. Szovjet gépkocsimárka. 29. Volt afrikai német gyarmat. 32. Csermely vége. 33. Az arzén vegyjele. 34. Afrika arabokkal vegyült lakói voltak. 35. Angol rozspálinka. 37. Tok szélei. 38. Budafokkal együtt emlegetjük. 39. Hatalmas agyagszobor. 40. Kettőzve bányaváros. 42. Nemzetközi segélykérő jel. 43. Régi magyarok mítikus madara. 44. Azonos betűk. 45. Kopasz része. 47. Erkölcsös. 49. Német személyes névmás. 50. A háború istene a görögöknél. 52. Skálahang. 53. Az asztácium vegyjele. 54. Hamis, idegen szóval. 55. Zenei műszó. 58. A szájüregben képzett hang. 60. Szentek, sérthetetlenek. 61. Emile egynemű betűi. 63. Ákos tulajdona. 64. Becézett női név. 65. Körülöleli. 67. Vissza: gimnáziumi diáknyelven.

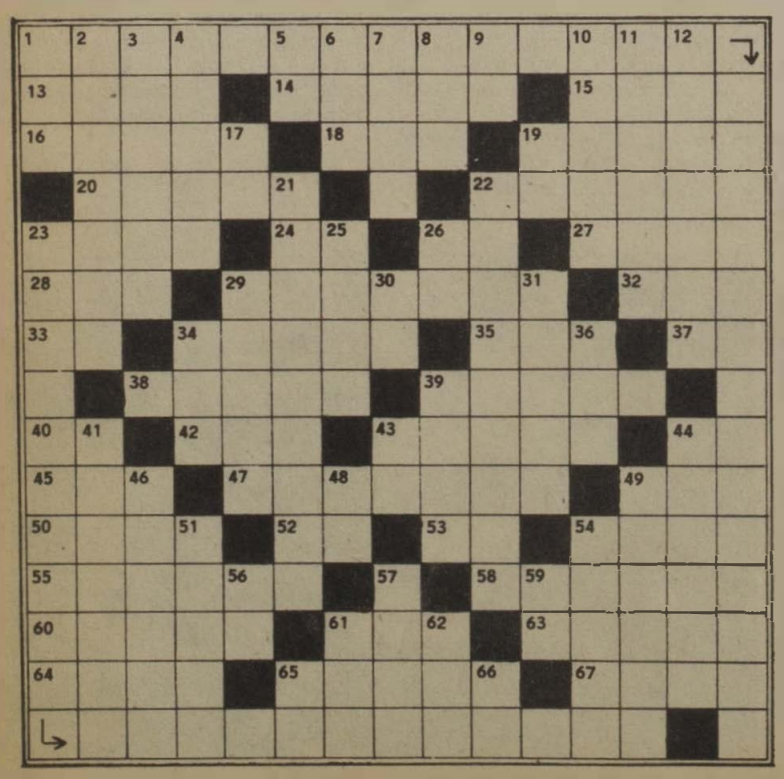
Függőleges: 1. Tab betűi. 2. Kis görög sziget. 3. Fenyeget. 4. Rangos művészeti díj. 5. Japán játék. 6. Kárt okoz. 7. Kúszónövény. 8. Tengeri hal. 9. Német viszonyszó. 10. Vissza: a család kedvence (ék. fel.). 11. Népszerűsége, eredménye. 12. Versenyt. 17. Központi Bizottság. 19. Medve végei. 21. Az agrár jelleget túlhaladó. 22. Anyagot kisebbít. 23. A forgalmat gyorsító tényező. 25. Fordított férfinév. 26. Európai nép. 29. Égéstermék. 30. Zeke közepe. 31. Afrikai folyó. 34. Nem ugyanaz. 38. Ipari növény fordítottja. 39. Mértani test. 41. Két szék közül... 43. Morzehang. 44. Parkerdőgazdaság. 46. Keleti nyelven. 48. Fedd. 49. Herodiás lánya, operai alak. 51. Súgás keverve. 54. Nemcsak a bokrok, a ... 56. Igevégződés. 57. Szovjet város. 59. Tetejére. 81. Étkező. 62. Mutatószó. 65. Megszólítás. 86. Szovjet repülőgépmárka.

Beküldendő: vízszintes 1. és függőleges 23.

Beküldési határidő: 1983. január 14. A megfejtéseket szerkesztőségünk címére kérjük küldeni!

Az előző keresztrejtvény helyes megfejtése: A vasútnak rugalmas vállalati gazdálkodást kell folytatnia.

Egy-egy könyvet nyertek lapunk 1982, évi 23. számában megjelent keresztrejtvény helyes megfejtéséért: Eszenyi János, Záhony, Új Élet u. 41. sz.; Kiss Zoltán, Nagybajom, Fő u. 7/a.; Petkó László, Ajak, Rákóczi út 63.; Vadas Sándorné, Nyíregyháza, Északi krt. 1. fszt. 1; Hanzmann Károly, Tapolca, Honvéd u. 19,



Lakáscsere

Elcserélném háromszobás komfortos, kertvárosi vasúti 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 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, külön bejáratú, komfortos, telefonos tanácsi bérlakásra (ha lift nincs, II. emeletig), lehetőleg a Magyar Filmgyártó Vállalat XIV. kerület, Lumumba utca 174. sz. központja közelében. Érdeklődni: este 8 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, konyha, 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 228-842 telefonszámon, Árvainé.

Elcserélném másfél szoba összkomfortos, nagy erkélyes, 49 négyzetméteres, tizedik emeleti, hívóliftes MÁV-bérlakásomat azonos méretű, illetve komfortfokozatúra MÁV-dolgozóval. Lehet tanácsi vagy kertes családi ház is. Cím: Budapest XV., Rákos út 100. X. em. 65. Nagyné. Üzemi telefon: 81-81.

Elcserélném egy szoba komfortos, 38 négyzetméteres, gázfűtéses, világos, budai MÁV-bérlakásomat vasutas dolgozóval tanácsi vagy saját tulajdonú lakásra, házra, lehet Pest környéki is. Érdeklődni 7—15 óra között a 183-664, 15 óra után és szombat, vasárnap a 383-260 telefonszámon lehet.

Elcserélném egy szoba, konyha, előszoba, fürdőszoba, W. C.-s, 200 négyszögöles kertes lakást — jó közlekedés és bolthálózat — két kisebb, szoba-konyhás lakásra Budapest területén. Érdeklődni csak személyesen szombat, vasárnap egész nap, Kisvárdainé. Budapest XI., Albertfalva, MÁV-állomással szemben.

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 — 11 869 82—5697. Szikra Lapnyomda, Budapest
Felelős vezető:
Csöndes Zoltán vezérigazgató
ISSN 0460—6800